

NR 27 (261) • 1 LIPCA  
1956 r. • ROK WYDANIA XII  
CENA 70 GR



# *Skrzydłata* **POLSKA**



W BLASKACH  
CZERWCOWEGO  
SŁOŃCA:  
przy „Bocianie”  
na  
szybowisku

Foto: J. Stanisławski





## NA STARCIE

W niedzielę, 24 czerwca br. Polskie Radio uraczyło nas około godziny 20.15 po dzienniku wieczornym relacją dźwiękową z centralnego pokazu lotniczego w Tuszyńno, odbywającego się tam z racji Święta Lotnictwa ZSRR. Inicjatywa godna pochwały i za to należy się słowo uznania dla naszego radia. Ale tylko za to. Za samo sprawozdanie natomiast — nie. Każdy, kto zna się choćby trochę na lotnictwie, musiał przy słuchaniu tej trwającej około 15 minut transmisji dostać wypieków ze złości.

Cenię bardzo pióro Edmunda Osmańczyka, jednego z naszych czołowych publicystów. Słucham z zainteresowaniem i prawdziwą przyjemnością jego sprawozdań i komentarzy radiowych z różnych konferencji politycznych, ale ostatnie jego sprawozdanie z Moskwy doprowadziło mnie do rozstroju nerwowego.

Same ogólniki. Kompletny brak elementarnej choćby znajomości lotnictwa cechował to sprawozdanie, nie nie dające słuchaczowi. Osmańczyk opowiadał nam w relacji z pierwszej części pokazu, że jacyś tam „amatorzy” latają na samolotach sportowych, nie wiedząc, że byli to piloci DOSTAAF — potężnej, masowej organizacji zajmującej się m. in. rozwojem sportu lotniczego w ZSRR.

Najlepszą była chyba relacja z pokazu lotnictwa wojskowego, gdyż poza autentycznym hukem silników odrzutowych... nie dodatkowego się nie dowiedzieliśmy. Osmańczyk stwierdził w sprawozdaniu, że trudno to opisać co widział na lotnisku, zwłaszcza podczas przelotu odrzutowych myśliwców naddźwiękowych czy bombowców. Pewnie, że trudno, skoro się na tym nie zna.

Nie wiem też skąd Osmańczyk ma wiadomości, że piloci radzieccy zaczęli dopiero latać na odrzutowcach w 1947 roku. Źródłowe i fachowe prace radzieckie mówią, że w 1942 roku.

Mógłbym tu przytoczyć jeszcze parę innych „kwiatków” kompletnej ignorancji, jaką sprawozdawca ujawnił przy poruszeniu tematyki lotniczej. Nie o to mi jednak chodzi. Nie mam też zbyt wygórowanych pretensji do Edmunda Osmańczyka za — mówiąc po prostu — skłócenie sprawozdanie. Wolno mu nie znać się na lotnictwie. Mam natomiast pretensję do dyrekcji Polskiego Radia, która wyczuwając słuszną potrzebę relacji dźwiękowej z pokazu moskiewskiego, powierza ją człowiekowi, który nie może tego zrobić dobrze. Takie „lotnicze” audycje są nam niepotrzebne.

Czas już najwyższy, aby nasze radio zdobyło się na fachowe sprawozdanie lotnicze. Jeżeli nie dysponuje ono redaktorem-fachowcem w tej dziedzinie (a tak prawdopodobnie jest), to chyba nie stoi na przeszkodzie, aby poprosić w tym przypadku o pomoc dziennikarzy lotniczych czy nawet samych pilotów. Na pewno nie odmówią i chętnie pomogą.

Lotnicza opinia publiczna ma prawo domagać się ciekawych, popularnych, a zarazem fachowych relacji lotniczych, bez sloganów, ogólników i przysłówowej „wody”. Pokaz w Moskwie jest jednym z największych w świecie i trzeba go już — skoro decydujemy się na sprawozdanie dźwiękowe — potraktować poważnie. Trzeba oszczędzać czas w programie radiowym i nerwy słuchaczy.

Dyrekcja Polskiego Radia wybaczy mi zapewne te słowa, ale piszę je oburzony i pełen rozgoryczenia, że nie przez radio nie dowiedziałem się o bardzo ciekawym pokazie. Zresztą nie tylko ja.

Dlatego proszę: Drogie Polskie Radio, nie psuj nam wylewu krwi takimi „relacjami”!

IKARUS

## POKAZY LOTNICZE W TUSZYŃNO

MOSKWA — PAP. 24 czerwca w całym Związku Radzieckim obchodzono uroczyste Dzień Lotnictwa ZSRR. Centralna defilada lotnicza odbyła się na lotnisku Tuszyńno koło Moskwy. Obserwowały ją dziesiątki tysięcy mieszkańców Moskwy oraz przedstawiciele około 20 krajów, zaproszeni przez rząd ZSRR na obchody Dnia Lotnictwa.

Przemówienie marszałka lotnictwa P.F. Zigariewa, a następnie salwy honorowe poprzedziły rozpoczęcie defilady powietrznej. Tradycyjnym zwyczajem — jako pierwsze — przeleciały samoloty „Jak-12” z flagami — państwową oraz 16-tu republik. Słowa „Chwała KPZR” wypisało na niebie 76 samolotów „Jak-18”. Zaraz za nimi pojawili się piloci sportowi DOSTAAF, dając piękny pokaz akrobacji szybowcowej. Zachwyt wzbudziła również akrobacja zespołowa 7 samolotów „Jak-18”, pilotowanych przez kobiety, a następnie trzykrotnie większej grupy samolotów pod dowództwem



Skoczkowie spadochronowi Centralnego Aeroklubu ZSRR w czasie przygotowań do Dnia Lotnictwa (zdjęcie z pokazu zeszłorocznego).

pilota Nazarovą. W części sportowej defilady uczestniczyło około 200 pilotów.

Druga część pokazu — to popisy lotnictwa wojskowego. Widzowie przyglądali się akrobacji indywidualnej i zespołowej, wykonywanej na myśliwskich samolotach odrzutowych.

Z olbrzymim hukiem przeleciały nad lotniskiem grupy bombowców odrzutowych w układzie „delta”, którym towarzyszyły odrzutowe my-

śliwce. Niektóre z nich — to po raz pierwszy pokazane, najnowsze typy samolotów konstrukcji Jakowlewa, Mikojańa i Suchego.

Tę część pokazu zakończył przelot kilku nowych odrzutowców pasażerskich, wśród których był również „Tu-104”.

Następna część pokazu poświęcona była spadochroniarzom i wojskom desantowym, a na zakończenie młodzi lotnicy zademonstrowali loty modeli zdalnie sterowanych.

## Reprezentacja USA na III Spad. MŚ

JAK się dowiadujemy w ostatniej chwili, Związek Spadochroniarzy i Układaczy USA ustalił dwuosobową reprezentację Stanów Zjednoczonych, która weźmie udział w III Spadochronowych Mistrzostwach Świata w Moskwie. W skład drużyny weszli: sekretarz generalny Związku Spadochroniarzy i Układaczy — John Crain (kierownik ekipy), wiceprezes związku — Jacques A. Estelle, mistrz spadochronowy USA na rok 1955 — Walter R. Feler, Wiktor Schrager, George E. Bosvoith, Willy I. Hoffman, Floyd M. Hobby, Luis B. Sun borne i George I. Stone.



## Mistrzostwa Polski małego lotnictwa

W dniach od 24 czerwca do 1 lipca w Długiej Wsi pod Wrocławiem odbyły się Mistrzostwa Polski Małego Lotnictwa. W imprezie tej, znacznie szerzej zorganizowanej niż ubiegłoroczne zawody tzw. klasy mistrzowskiej, startowali zawodnicy (w wieku od 21 lat) reprezentujący najlepsze nasze ośrodki modelarskie. Zwycięzcy w poszczególnych konkurencjach mistrzostw otrzymali tytuły mistrzowskie, a zespoły puchary. Wyniki zawodów podamy już w numerze następnym, a omówienie i fotoreportaż w dalszych kolejnych numerach naszego pisma. (e)

## „Caravelle” wchodzi na trasy

„Caravelle” — pierwszy francuski odrzutowy samolot pasażerski odbył po myślnie próbną lot na trasie Paryż—Alger—Paryż. Trasę tę dwusilnikowa „Caravelle” przebyła w ciągu 5 godzin i 20 minut.

D.



## EKIPA KANADYJSKA NA ST — YAN

Od lewej: G. L. Oates (drugi pilot dwumiejscówki), F. A. Woodward (kapitan ekipy), F. H. Brame (pilot „Gela’a”), J. W. Ames (pilot „Breguet’a 901”) i A. M. Pow (pierwszy pilot dwumiejscówki).

## Wizyta na Gocławiu

W niedzielę 24 czerwca br. przybyli na lotnisko Aeroklubu Warszawskiego niecodzinni goście. Była to wybieczka zorganizowana staraniem koła SIMP-u przy Instytucie Lotnictwa, w skład której weszli m. in. przedstawiciel Wydziału Przemysłu Ciężkiego KC Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, tow. Szewczyk, sekretarz generalny Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Mechaników Polskich inż. Legat, inż. Markowski z Ministerstwa Przemysłu Motoryzacyjnego oraz przedstawiciele z „Trybuny Ludu” i „Życia Warszawy”. Wycieczka miała na celu zapoznanie gości z życiem i bolączkami Warszawskiego Aeroklubu.

Zwiedzono hangary, po których oprowadzali: kierownik wyszkolenia — Duzik i przewodniczący Rady Klubu — Pomianowski, rozmawiano z pilotami, instruktorami i pracownikami, a na zakończenie odbyły się pasażerskie loty pokazowe na dwumiejscowych szybowcach typu „Bocian”.

Wielka szkoda, że pomimo wysłanego zaproszenia nie zjawił się na lotnisku przedstawiciel PKPG.

H.



# KTO STARTUJE W SAINT-YAN

**IV** Szybowcowe Mistrzostwa Świata, które rozpoczęły się 29 czerwca br. i trwać będą do 13 lipca br., zgromadziły na starcie rekordową, jak na tego rodzaju imprezę, ilość uczestników — reprezentantów prawie ze wszystkich kontynentów świata. Ostateczna lista zgłoszonych aeroklubów narodowych zamyka się liczbą 27 następujących krajów:

Afryka Południowa, Austria, Australia, Argentyna, Belgia, Brazylia, Czechosłowacja, Dania, Finlandia, Francja, Hiszpania, Holandia, Izrael, Japonia, Jugosławia, Kanada, NRF, Nowa Zelandia, Polska, Saara, Szwajcaria, Szwecja, Turcja, USA, Węgry, Wielka Brytania i Włochy.

Program zawodów — jak podawaliśmy to już uprzednio — przewiduje konkurencje obowiązkowe (przełot otwarty i przełot docelowo-powrotny) oraz konkurencje dodatkowe (przełoty po wyznaczonych trasach, prędkościowe przełoty docelowe i przełoty prędkościowe po trasach trójkątnych 100, 200 i 300 km). Rozpoczęcie zawodów poprzedził kilkudniowy trening, w czasie którego zawodnicy mieli możliwość zapoznać się z rejonem lotniska.

Poniżej podajemy wykaz zgłoszonych do mistrzostw zawodników oraz typy szybowców wraz z wylosowanymi numerami konkursowymi, zaczerpnięty z ogłoszonego przez Aeroklub Francji w dniu 30 maja br. komunikatu nr 19, sporządzonego na podstawie wcześniejszych zgłoszeń poszczególnych aeroklubów narodowych. Nie wykluczone, że niektóre państwa mogły jeszcze przed samym startem w Saint-Yan, tj. na kilka dni przed 29 czerwca br. wprowadzić pewne zmiany do składu swych ekip.

## SZYBOWCE JEDNOMIEJSCOWE

Nr konkursowy	Pilot-zawodnik	Państwo	Szybowiec
1.	William S. Ivans (Junior)	USA	Olimpia IV
2.	Jose Cuadrado	Argentyna	Orao II c
4.	A. W. V. da Rosa	Brazylia	Breguet 901
6.	Ara Torrell	Hiszpania	Skylark III

## SZYBOWCE DWUMIEJSCOWE

61.	H. C. Nick Goodhart i pasażer F. Foster	Wielka Brytania	Slingsby T 42 B
62.	R. Brigliadori i pasażer T. Tomasina	Włochy	Super Canguro
63.	Guy Rousselet i pasażer L. Trubert	Francja	Breguet 904
64.	Kempes Trager i pasażer J. Miller	USA	Schweizer 2-25
65.	Julian Nowotarski i pasażer J. Sandauer	Polska	Bocian-Z
66.	Zvonimir Rajn i pasażer V. Stepanovic	Jugosławia	Kosava
67.	Ernst Günther Haase i pasażer K. Knepper	NRF	HKS III
68.	A. Pow i pasażer G. Oates	Kanada	Bergfalke
69.	A. Valetta i pasażer E. Llorente	Hiszpania	Kranich III
70.	A. Yaykin i pasażer L. Uygun	Turcja	
71.	Jiri Sebesta i pasażer M. Janek	Czechosłowacja	L-13 Blanik
72.	Juan Sadoux i pasażer Claudio Dori	Argentyna	Condor IV Sky T-42
73.	H. Tandefelt i pasażer Olivia Rautio	Finlandia	Bergfalke II
74.	Herbert Ostermayer i pasażer R. Kunz	Austria	Mg 19 C

Polska ekipa szybowcowa odjechała na mistrzostwa świata do Francji transportem kolejowym poprzez Czechosłowację, Austrię i Szwajcarię z dużym, prawie sześciogodzinnym opóźnieniem (na skutek wcześniejszego braku wiz) — w piątek 22 czerwca rano z Bielska.

(kon)

## Nasi reprezentanci na Szybowcowe Mistrzostwa Świata



TADEUSZ GÓRA

Zasłużony Mistrz Sportu. Członek Bielskiego Aeroklubu LPZ. Lat 38. Zawodowca portu lotniczego w Aleksandrowicach. Szkolenie lotnicze rozpoczął w 1934 roku. Jest instruktorem szybowcowym i samolotowym I klasy oraz pilotem doświadczalnym II klasy. W 1938 roku otrzymał od FAI Medal Lilienthala za najdłuższy w tym czasie przełot otwarty w Europie (577,9 km). Zdobył jako drugi pilot na świecie Złotą Odznakę Szybowcową z trzema diamentami. Na szybowcach wylatał dotychczas ogółem 1700 godzin. Na Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Lesznie zajął piąte miejsce. Startując w tym roku poza konkursem na Szybowcowych Mistrzostwach Polski w Jeleniej Górze uzyskał największą ilość punktów, wyprzedzając oficjalnego mistrza Polski. Na mistrzostwach świata w Saint-Yan startuje w kategorii szybowców jednomiejscowych na „Jaskółce-Z”.

(k)



MARIAN GORZELAK

Mistrz Sportu. Członek Wrocławskiego Aeroklubu LPZ. Lat 27. Student Wieczorowej Szkoły Inżynierskiej NOT we Wrocławiu. Szkolenie lotnicze rozpoczął w 1946 roku. Jest instruktorem samolotowym I klasy i szybowcowym II klasy. Posiada Złotą Odznakę Szybowcową z trzema diamentami. Wylatał dotychczas ogółem 1600 godzin, z tego około 780 na szybowcach. Na Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Lesznie zajął czwarte miejsce. W roku bieżącym zdobył mistrzostwo Polski w szybownictwie. Na mistrzostwach świata w Saint-Yan startuje w kategorii szybowców jednomiejscowych na „Jaskółce-Z”.

(k)



JULIAN NOWOTARSKI

Krakowski Aeroklub Ligi Przyjaciół Ziemie. Lat 23. Student Akademii Sztuk Plastycznych w Krakowie. Szkolenie lotnicze rozpoczął w 1950 roku. Posiada Złotą Odznakę Szybowcową z trzema diamentami. Na Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Lesznie zajął 14 miejsce. Był członkiem ekipy polskich szybowców, która przebywała w końcu ubiegłego i na początku bieżącego roku w Indiach, biorąc udział w pokazach naszego sprzętu szybowcowego w New Delhi i kilku innych miastach. Na IV Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Saint-Yan startuje wraz z pasażerem Justynem Sandauerem w klasie szybowców dwumiejscowych na „Bocianie-Z”.

(k)





MIG wystartował. Oficer-pilot Stanisław Żeliszczak rozpoczyna dzisiejsze szkolne zadanie bojowe.

# WŚRÓD LOTNIKÓW MORSKICH

**Z** okazji Dni Morza oraz Dnia Marynarki Wojennej złożyliśmy wizytę w jednym z lotniczych pułków morskich. Nasz fotoreportaż przedstawia fragmenty codziennej pracy lotników-marynarzy, pełniących odpowiedzialną służbę ochrony naszych północnych granic. W dniu ich święta życzymy im powodzenia w życiu osobistym i sukcesów w podnoszeniu poziomu wykształcenia bojowego.



Funkcja startowego jest odpowiedzialną służbą. Marynarz Jan Kuś wypuścił dzisiaj w powietrze już wiele samolotów. Foto: WAF



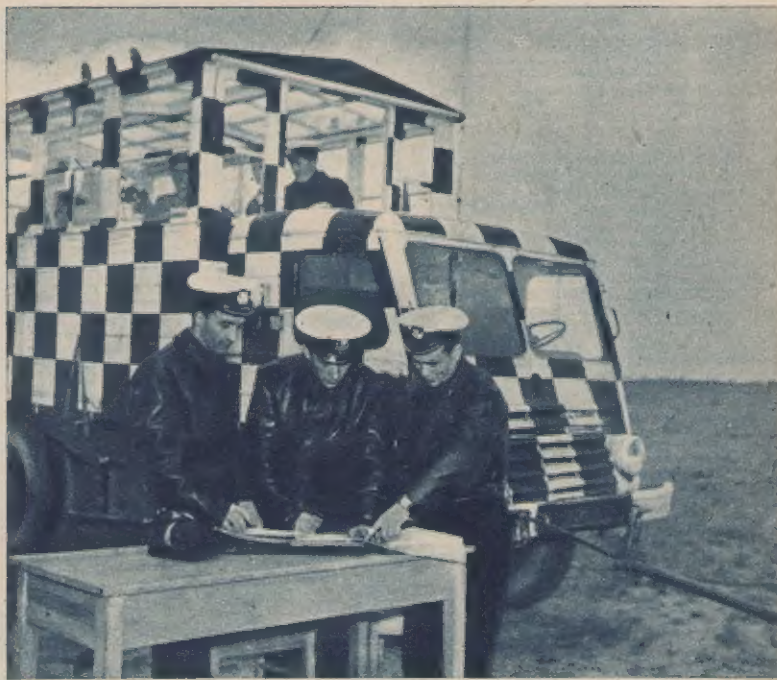
Po sprawnym wykonaniu zadania dobrze smakuje każdy posiłek. Oficer-pilot Marcelli Dombka przy drugim śniadaniu, po odbyciu lotu.



Samolot wkrótce będzie w powietrzu. Starszy marynarz Jerzy Łaba podczas tankowania odrzutowca.



Technik-oficer Karol Stefaniak, marynarz Marian Wojciet oraz mat Jan Melnicki po wylądowaniu samolotu przeglądają jego uzbrojenie.



Oficerowie-piloci: Zdzisław Ostrowski, Tomasz Ziela i Stanisław Żeliszczak przed wylotem sprawdzają na mapie strefę swych lotów.



# Monsieur PÉGOLD

Napisał: TADEUSZ GRABOWSKI 4)

Ilustrował: Janusz Grabiański

Stolicę Polski oszłomiła wiadomość, że Brindejone wieczorem 10 czerwca wręczył warszawskiemu korespondentowi paryskiego „Matin” panu Viollet kilkadziesiąt egzemplarzy tego dziennika noszącego datę... 10 czerwca 1913 roku! Na wszystkich egzemplarzach „Matin” była specjalna pieczęć czerwona „Paris — Varsovie par avion, le 10 juin 1913”<sup>1)</sup>. Oczywiście za egzemplarz takiego „Matin” ofiarowywano bajońskie sumy.

Nie mniej pożądane były egzemplarze berlińskiej popołudniówki „BZ am Mittag” z datą 10.VI.1913 r., która opuściła drukarnię tegoż

i ośmieszyć wielką sztukę Pégouda, nazywając ją tu i ówdzie „cyrklem niegodnym prawdziwego, szlachetnego sportu lotniczego”. Na nic się zdały te intrygi i małości — Francuz otrzymywał zaproszenia z coraz to innego kraju, startował bez większych przerw, zachwycał i oszałamiał widzów swoimi wyczynami, stał się ulubieńcem całej Europy. Wszędzie zbierał sławę i pieniądze. W sierpniu 1914 roku zamierzał swą sztuką podbić Stany Zjednoczone.

Nierażony zawiścią lotnik opuszcza jesienią 1913 roku swą ojczyznę, aby 25 września oszłomić kilkadziesiąt tysięcy Anglików, którzy zebrał się na lotnisku w Brooklands. 18 i 19 października Pégoud wprawia w zdumienie ponad sto tysięcy widzów zgromadzonych na lotnisku Aspern pod Wiedniem. Podobnie dzieje się na lotnisku Johannistal pod Berlinem, gdzie wobec 80 000 widzów z biletami wstępu oraz połowy ludności stolicy Niemiec obserwujących pętle Francuza z ulic i placów, niedościgniony mistrz pilotażu demonstruje swą wielką sztukę w dniu 25 i 26 października tego roku. Kilkadziesiąt rozbitych samochodów, 27 ciężko rannych w ścisku, ludzie jadący na dachach wagonów — to dodatkowy obrazek za-

interesowania ludności Berlina sztuką wielkiego pilota. Prezes policji berlińskiej zabronił Francuzowi drugiego startu, który miał się odbyć na torze wyścigowym w Grünwald, rzekomo ze względów bezpieczeństwa. Wobec tego zakazu Pégoud przenosi się do Brukseli, gdzie 8 listopada tego roku bez błędu wyczynia swoje „martwe pętle”, „szybkie becзки” i inne ewolucje, mimo ulew i chłodu. Łąduje siny z zimna, przemoczony do suchej nitki, wśród niesłychanego entuzjazmu widzów. W maju 1914 roku Pégoud startuje we Włoszech. Tutaj sprzedaje swój „zaczarowany” samolot lotnikowi włoskiemu Dalmistrowi. Włochowi ewolucje nie wychodzą. Wytacza sprawę sądową Francuzowi, że rozmyślnie uszkodził sprzedany samolot. Pégoud wraca do Mediolanu, startuje na sprzedanej maszynie i kręci podwójną porcję „martwych pętli” i „beczek”, dając swym wrogom w powietrzu odpowiedź na nieczne insynuacje. Nowa sława i nowe pieniądze.

Wreszcie odwiedza Warszawę. Demonstruje swą wielką sztukę pilotażu trzykrotnie: w dniach 16, 18 i 21 czerwca 1914 roku, na nowym samolocie, o prawie identycznej konstrukcji jak poprzedni, który sprzedał Włochowi. Już pierwszego dnia w pokazach warszawskich, w drugim wzlocie, zabiera pasażera dziennikarza Jerzego Boczkowskiego i z nim wykonuje akrobacje. Następnie zabiera z sobą w powietrze Eisenstatta, Górskiego oraz Zygmunta Deklera — redaktora czasopisma „Lotnik i Automobilista”.

Drugiego dnia zabiera jako pasażera znanego w tym czasie kierowcę wyczynowego Pawła Bitschana (wykrył on przed startem defekt silnika, którego usunięcie trwało 2 godziny), a następnie popularną aktorkę teatralną Marię Mrozińską.

Trzeciego dnia dwukrotnie startował bez pasażera, dokonując wyjątkowo trudnych i niebezpiecznych akrobacji. Dopiero pod koniec pokazów przy trzecim starcie zabrał pasażerkę.

Każdego dnia z ulic i placów Warszawy patrzyło na akrobacje Francuza około 200 000 osób, poza tymi, którzy oglądali pokazy z miejsc płatnych toru wyścigowego.

Obraz wyczynów znakomitego lotnika byłby niepełny, gdyby nie przytoczyć kilku choćby

fragmentów ze sprawozdań pisanych na gorąco przez kronikarzy. Oto jakie wrażenie rejestrowały najbardziej nawet powściągliwe pióra:

„Mężny zdobywca powietrza zuchwale spoglądał śmierci oko w oko, zuchwali są ci, którzy spoglądają na to mocowanie się człowieka ze śmiercią. Bo przecież mimo całej sprawności jaką Pégoud wykazuje, energii wprost nadludzkiej, życie jego każdej chwili wisi na włosku...”

„Bohater ten, człowiek w swoim rodzaju genialny, przyprowadził ludzi o drżenie, oszalał. Zdawało się widzom, że ulegają złudzeniom wzrokowym, halucynacji... Jego koła i kółka, zwroty szybkie jak mgnienie oka, szybowanie na jednym, to na drugim skrzydle, wspinanie się w górę pionowo, to znów opadanie z zatrzymanym silnikiem na dół, przewracanie z boku na bok, nareszcie kożły po kilkanaście jeden za drugim — wszystkie te ewolucje przerażały i zarazem entuzjazmowały. Ten człowiek swobodą obracania się w powietrzu ptaki przewyższyl...”

„Wzbił się wysoko pod chmury, silnika niemal nie słychać. Jest na wysokości 1500 metrów albo i wyżej i tutaj wykonuje swoje loopingi. Następnie pikował około 700 metrów w dół, już wszyscy myśleli, że czeka go śmierć — nagle wyrównał. Wzloty trwały 50 minut na wysokości od 100 do 1500 metrów...”

„Jaką żelazną energią i wytrzymałością posiada ten bohater współczesny. Niechaj mu szczęście sprzyja...”

Pégoud z powietrza zdobył ziemię, poruszył serca i myśli tych co patrzyli na jego wielką sztukę, wstrząsnął Warszawą, jak nikt przedtem i nikt potem. Był zjawiskiem, które powtarza się nie częściej niż co kilkadziesiąt lat.

A co do szczęścia...

1 sierpnia 1914 roku wybuchła pierwsza wojna światowa. W rok później Pégoud już nie żył. W dniu 31 sierpnia 1915 roku stracił go w walce powietrznej w pobliżu miasta Belfort pocztujący, zupełnie „zielony” pilot niemiecki o francuskim nazwisku Petit Croix.

Przypadek — komentowali lotnicy. Zapewne, przypadek albo chwila nieuwagi okazała się silniejszą od wielkiej sztuki mistrzowskiego pilotażu, jaki opanował najwybitniejszy lotnik tego okresu.

K O N I E C

ANNA FELLMANN PRZEMYSKA

## Rozterka

Odkąd pamiętam  
W dzień zwykły, w święta,  
W pogodę, w pluchę,  
W burzę, w posuchę,  
Gdy kwitną sady,  
Gdy wiodą kwiaty,  
I oczywiście,  
Gdy leca liście,  
Gdy deszcz pado —  
Ja stale latam.

A jeden dzień bez lotu  
Już się na serce smutkiem kładzie.  
A gdy samolot w drogę gotów  
Żal, że porzucam w swej szufladzie

Andersena baśnię,  
Wstażkę od uroku...  
I właśnie, właśnie —  
Kawałek

zerwanego  
w locie  
obłoku.



dnia o godz. 13. Brindejone zabrał tylko kilkanaście sztuk tej gazety.

Ludzie byli zupełnie oszłomieni zawrotną szybkością osiągniętą przez Francuza na trasie z Paryża do Warszawy — świat się znowu skurczył!!!

Ale znakomitego Brindejone des Moulinais widzieliśmy tylko chwilę w powietrzu, przy lądowaniu i przy starcie, a właściwie tylko przy starcie do Petersburga, gdyż przy lądowaniu w Warszawie dostojnie nie było nikogo — Francuz przyleciał niespodziewanie, był szybszy niż telegraf i telefon.

Des Moulinais był wspaniałością powszechnie uznaną, ale jednocześnie taki jakiś jakby legendarny, mgławicowy — ot, przyleciał i poleciał tak samo jak dziesiątki innych. Jego wyczyn był wielki, ale nie odczuwany bezpośrednio, podobnie jak wspaniały, zuchwały przelot Rolland Garros'a nad Morzem Śródziemnym we wrześniu 1913 roku.

Wyczyny Pégoud natomiast były objawieniem, które trwało dziesiątki minut, dając pełnię wrażeń wzrokowych. Pégouda można było nie tylko zobaczyć w powietrzu, ale dotknąć na ziemi i porozmawiać z nim, nacieszyć się do woli widokiem jego lekkiego samolotu zarówno na ziemi jak i w czasie jego przedziwnej gimnastyki powietrznej. Francuz z każdym rozmawiał, każdego zachęcał do latania. Nikt inny, jak właśnie Pégoud dopiero przekonał wszystkich, że „aeroplan” otworzył przed człowiekiem wrota wspaniałego żywiołu.

\*

— To samobójca albo niebezpieczny wariat, może zabić setki osób na lotnisku — w ten sposób sformułował swoją opinię wyższy urzędnik francuskiego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, stawiając urzędową pieczęć na piśmie zakazującym Pégoudowi pokazów akrobacji powietrznej we Francji.

Oczywiście pod zakazem kryła się nie tylko zawiść zawodowa wpływowych konkurentów wielkiego Francuza. Zazdrośczone mu nie tylko laurów, sławy i popularności, ale także i setek tysięcy franków, które przynosiły pokazy. Podobnie zazdrośczone Blériotowi sukcesów maszyny jego konstrukcji i zamówień na samoloty tego typu. Konkurencja starała się pomniejszyć

<sup>1)</sup> Paryż — Warszawa samolotem, 10 czerwca 1913 r.



# ŚMIGŁOWIEC — IDEALNYM ŚRODKIEM LOTNICZEGO TRANSPORTU SANITARNEGO

**D**ZIS już nikogo nie dziwią wiadomości o praktycznym, wielostronnym zastosowaniu śmigłowców. W Związku Radzieckim, na przykład, stały się one nieodzownym sprzętem wypraw geologicznych i innych, służą w tajdze, w górach, pracują dla służby zdrowia i w akcjach przeciwpowodziowych. Belgijka „Sabena” posiada regularne pasażerskie linie śmigłowcowe. Poza tym są one tam używane do regularnego przewozu masy towarowej, owoców, jarzyn, kwiatów (tulipanów), które zabiera się bezpośrednio z pola od ogrodnika.

Śmigłowce odegrały też dużą rolę w Wietnamie, w czasie ewakuacji rannych z Dien-Bien-Fu po wyzwoleniu go przez wojska ludowe. W dniu 7 maja 1954 r. francuski fort Dien-Bien-Fu, po zdobyciu przez wietnamską armię ludową, stał się olbrzymim szpitalem. Zachodziła konieczność szybkiej ewakuacji ciężko rannych i chorych. Rozmokłe pola ryżowe nad rzeką Nam-Jam oraz zniszczenie terenu na skutek działań wojennych, utrudniały start samolotów. W dodatku dolina, w której znajduje się Dien-Bien-Fu jest otoczona wzgórzami od 300 do 800 m wysokości. W tym warunkach śmigłowiec okazał się idealnym środkiem transportu. Użyto w tym celu maszyn typu „S-55”, o zasięgu 500 km, mogących przy pełnym obciążeniu zabrać 6 rannych leżących i 3 siedzących lub 3 leżących i 7 siedzących. Transport rannych do Hanoi odbywał się w 2 etapach. Śmigłowce wywoziły rannych do miejscowości Luang-Prabang, skąd już dalszy transport odbywał się samolotami. Podczas transportu nie zdarzył się ani jeden wypadek. W czasie lotu wielu, zwłaszcza rannych w klatkę piersiową, korzystało z tlenu. Ranni w jamę brzuszną byli starannie przywiązani i ścignięci pasami. W ciągu ostatnich dni przy pomocy tych śmigłowców oraz samolotów typu „Beaver” ewakuowano do 150 chorych i rannych dziennie.

Ewakuacja chorych przy pomocy śmigłowców z terenu bardzo trudnego — świadczy o wielkiej przydatności tego środka lokomocji do celów sanitarnych.

Związek Radziecki dysponuje specjalnym śmigłowcem sanitarnym Mi-1 skonstruowanym przez dr. inż. Michała Milla. Śmigłowiec ten posiada po obu bokach kadłuba dwa pomysłowo urządzone pomieszczenia, w których z łatwością można umieścić nosze z chorymi. Pomieszczenia te są łatwo dostępne i załadunek chorego odbywa się bardzo szybko. Poza tym w kadłubie obok pilota może lecieć lekarz, który ma dogodny dostęp do chorych. Może on więc nie tylko obserwować, ale w razie potrzeby także udzielać pomocy w locie. W Czechosłowacji również istnieje śmigłowiec sanitarny.

U nas, niestety, nie słyszy się jeszcze o użytkowaniu śmigłowców sanitarnych. A przecież masowe ich zastosowanie w Polsce — to już tylko kwestia niedalekiej przyszłości. W planach wielkiej Warszawy przewidziano centralne lotnisko dla śmigłowców oraz mniejsze lotniska we wszystkich dzielnicach miasta. Śmigłowce będą w Warszawie spełniały rolę taksówek powietrznych, poza tym będą dowoziły pasażerów „Lotu” z portu lotniczego do cen-

trum miasta. Liczne zalety śmigłowców uzupełnia dodatkowo fakt, iż aparat ten startuje i ląduje bez wstrząsów, które są nieuniknione w transporcie zwykłym samolotem sanitarnym. Dla chorych i rannych jest to sprawa nie bez znaczenia. Z innych czynników, które mogą działać na pasażera samolotu sanitarnego, to niedotlenienie. Otóż w zasadzie śmigłowce nie osiągają dużych wysokości i dlatego zjawisko to praktycznie nie istnieje.

Liczne próby i różnorodne zastosowanie śmigłowców wykazały olbrzymią ich przydatność dla potrzeb służby zdrowia. Mogą być użyte do transportu rannych w nagłych wypadkach, w czasie masowych epidemii, katastrof, wypadków zdalek od dróg komunikacyjnych, powodzi oraz mogą dostarczyć lekarza, organizatora pierwszej pomocy. W razie trudności terenowych lekarz nie musi skakać ze spadochronem, lecz po prostu może zejść ze śmigłowca przy pomocy drabinki sznurowej. W tych też wypadkach śmigłowiec może dostarczyć opatrunki, lekarstwa, szczepionki, surowicę, krew konserwowaną, płyny zastępcze, środki odżywcze itp. W drodze powrotnej może natomiast zabrać chorych lub rannych. Poza tym w śmigłowcu istnieją większe możliwości stosowania sztucznej hibernacji, metody, która jak się wydaje zrewolucjonizuje całokształt zasad udzielania pierwszej pomocy.

Wspaniały postęp techniczny w lotnictwie daje medycynie jeszcze

jeden potężny i wiele obiecujący środek do transportu chorych i rannych, który pod bardzo wieloma względami przewyższa dotychczasowe samoloty sanitarne.

Bliska jest już przyszłość, kiedy śmigłowce sanitarne będą pracowały na wzór karettek pogotowia ratunkowego. Poza tym na pewno będą służyły do szybkiego dowożenia lekarzy specjalistów, konsultantów, profesorów do szpitali i ośrodków terenowych, gdzie ich szybka obecność może zadecydować o życiu lub zdrowiu człowieka. Wydaje się, że i nasza lotnicza służba zdrowia powinna być zaopatrzona w śmigłowce tego typu.

Bliski jest już dzień, gdy na ostry dyżur do szpitala będą przyjeżdżać

nie tylko karetki pogotowia, ale także będą się zlatywały śmigłowce sanitarne, lądujące np. na dachu lub dziedzińcu, w miejscach specjalnie do tego przystosowanych we wszystkich szpitalach. W specjalnie pilnych przypadkach lekarz śmigłowca sanitarnego będzie przy pomocy radiotelefonu zawiadamiał jeszcze z drogi o rodzaju schorzenia lub zranieniu, co pozwoli lekarzowi dyżurnemu w szpitalu na lepsze przygotowanie zabiegu, zestawu chirurgicznego itp.

Współpraca lotnictwa z medycyną, jak widać, i w tym wypadku odbywa się z korzyścią dla człowieka, w trosce o jego zdrowie i życie.

**WACŁAW KORNASZEWSKI**  
dr med.

W Bawarskich Alpach: śmigłowiec ratowniczy w czasie akcji wywożenia z gór potłuczonego wskutek upadku turysty.



## SPADOCHRONIARSTWO ZA GRANICĄ

**BULGARIA.** Ostatnio otrzymaliśmy trochę wiadomości o bułgarskim sporcie spadochronowym od naszego korespondenta Stefana Kostowa z Sofii. Otóż spadochroniarze bułgarscy systematycznie podnoszą swoje umiejętności: doskonała oni styl spadania oraz uzyskują dobre wyniki w lądowaniu na celność i to na skalę międzynarodową. Warto tutaj przypomnieć piękny wyczyn, dokonany dnia 20 grudnia 1955 r. przez Wasylia Gajczewa w skoku z wysokości 600 metrów z opóźnionym otwarciem spadochronu — 4,80 m. W dwa dni później — 22 grudnia 1955 r. — Iwan Nojkow wykonał skok z wysokości 1000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu i uzyskał wynik 5,11 m (5,34 m i 4,86 m).

Jednocześnie podajemy kilka ciekawostek z życia bułgarskich spadochroniarzy, członków Aeroklubu Sofijskiego:

**Maria Welczewa** — mając szesnaście lat kończy Szkołę Szybowcową, a następnie kurs mechaników samolotowych. W 1954 r. uzyskuje uprawnienia pilota samolotowego oraz skoczka spadochronowego drugiej klasy. Wiele wolnego czasu poświęca na trening spadochronowy w aeroklubie. Obecnie Maria Welczewa ma 21 lat i jest studentką Instytutu Górniczego w Sofii.

**Maria Krstewa** — nie odrywając się od pracy ukończyła drugi stopień wykształcenia spadochronowego, a w 1952 r. kurs instruktorski. Do tej pory wykonała 225 skoków, w tym na wodę i w nocy z różnych typów samolotów, a także z szybowca „Żuraw”. Na swoim koncie ma kilka skoków z opóźnieniem 60 sekund. W MZSpad w Bułgarii w 1955 r. zajęła 10 miejsce w klasyfikacji kobiecej. Obecnie 25-letnia Krstewa ma uprawnienia skoczka spadochronowego I klasy, a ponadto jest pilotem szybowcowym i samolotowym.

**Julia Hlewa** — już w piętnastym roku życia wykonuje pierwsze skoki spadochronowe. Obecnie liczy 19 lat i ma na swoim koncie 155 skoków, w tym skoki z opóźnieniem rzędu 60 sekund. W ubiegłym roku na MZSpad zajęła 5 miejsce w klasyfikacji kobiecej.

Ponadto dowiadujemy się, że skoczkowie bułgarscy od dłuższego czasu przygotowują się do III Spadochronowych Mistrzostw Świata.

**USA.** Przy 307 batalionie sanitarnym 82 dywizji spadochronowej urządzono kompletny szpital polowy, który może być zrzucony na spadochronach. Cały ten szpital waży tylko 21,3 tony i może być zabrany na pokład 15 samolotów transportowych Fairchild C-119 „Packet” w przeciągu sześciu godzin. W godzinę po zrzuceniu (łącznie z kolumną samochodów „Jeep”) szpital jest gotowy do pracy i może równocześnie obsłużyć 120 pacjentów.



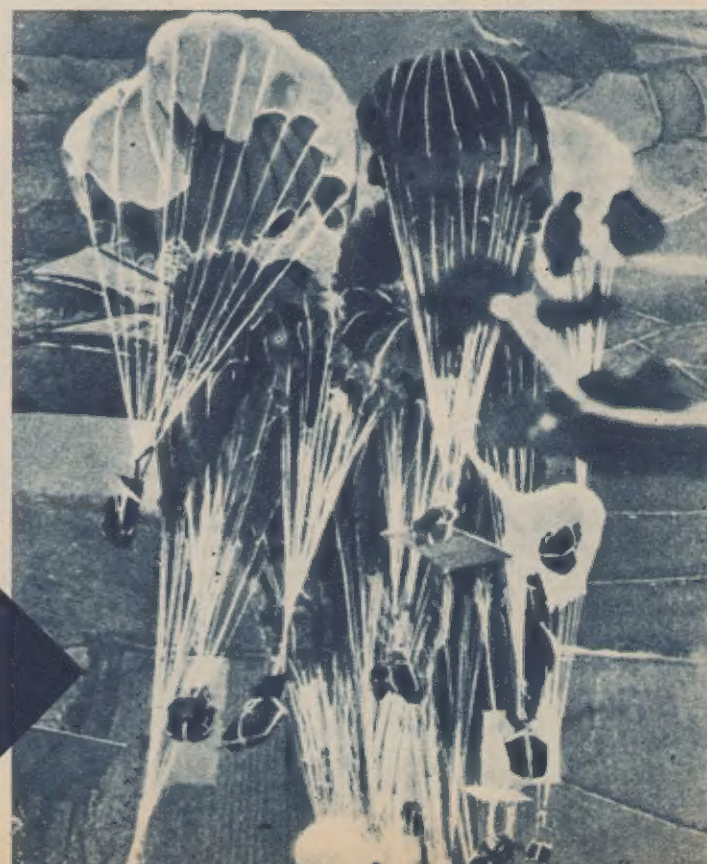
M. Welczewa



I. Nojkow



M. Krstewa





# TIPSY

## BELGIA

**N**AZWISKO belgijskiego konstruktora O. E. Tips'a związane jest z konstrukcjami lekkich samolotów sportowych. W r. 1935 belgijskie zakłady Avions Fairey pod kierunkiem E. O. Tips'a wyprodukowały lekki samolot sportowy „Tipsy-S”. Z uwagi na swoją lekkość, kształty, małe wymiary i moc silnika wzbudził on wśród pilotów sportowych duże zainteresowanie.

Jest to wolnonośny dolnopłat konstrukcji całkowicie drewnianej. Skrzydło o obrysie eliptycznym jest konstrukcją jednodźwigarowej, z tylnym dźwigarem pomocniczym. Keson wykonany został ze sklejki i pracuje na skręcanie. Pokrycie kadłuba stanowi również sklejka. W środku ciężkości kadłuba znajduje się kabina pilota. Usterzenie całkowicie kryte sklejka, wzmocnione zostało zastrzałami górnymi. Ażeby zapobiec „zacięciu” steru wysokości w locie na dużych kątach natarcia, przesunięto usterzenie pionowe względem usterzenia poziomego w kierunku do przodu. Podwozie jednogoleniowe zamocowane do przedniego dźwigaru. W samolocie „Tipsy-S” przewidziano także możliwość zastosowania pływaków. Napęd samolotów stanowią mogą silniki różnych wytwórni. Stosowane są silniki nie przekraczające swym ciężarem 55 kg, o układzie płaskim następujących typów: Douglas 600 i 750 cm<sup>3</sup>, Poinard 1250 cm<sup>3</sup>, Sarolea 916 cm<sup>3</sup>, Ava i Mengli. Silnik zawieszony na łożu z rur stalowych, odgródzony jest od kabiny przegrodą przeciwpożarową. Śmigło stałe, drewniane, dwupłatowe — osłonięte jest kołpakiem. Pojemność zbiornika 36 l. Zużycie paliwa 6—8 l/h przy prędkości przelotowej.

Mimo zastosowania silnika o małej mocy, samolot ten startując na licznych zawodach i biorąc udział w lotach turystycznych wykazał swoje ogromne zalety. W związku z tym opracowano następnie jego dalszą wersję z kabiną osłoniętą limuzyną — samolot „Tipsy S-2”. Od swego poprzednika różni się on ponadto tylko silnikiem o większej mocy zastosowanym dla poprawienia osiągów. Silnik dwucylindrowy o mocy 32 KM, pozwolił uzyskać prędkość

175 km/h. Zużycie paliwa wynosi 8 l/100 km. Na podstawie wyników uzyskanych z samolotem „Tipsy S-2”, opracowana została wersja dwumiejscowa „Tipsy-Belfair”.

„Tipsy-Belfair” jest jednosiłkowym, dwumiejscowym wolnonośnym dolnopłatem, konstrukcji drewnianej. Został on opracowany również dla potrzeb lotnictwa szkolno-sportowego. „Belfair” pod względem konstrukcji i wyglądu zewnętrznego podobny jest do poprzednich wersji. Skrzydło trójdzielne jest konstrukcją dwudźwigarową. Dźwigary te złożone są na końcach skrzydeł. Kadłub, konstrukcji drewnianej, kryty jest sklejka, a w części końcowej płótnem. Kabina z siedzeniami obok siebie, wyposażona została w dwuster i może być otwarta względnie osłonięta limuzyną ze szkła organicznego (wersja „Tipsy-B.C.”). Siedzenia załogi wzniesione są względem siebie o 200 mm, co zapewnia dostateczną swobodę ruchów załogi. Za siedzeniami umieszczono w kadłubie bagażnik. Usterzenie konstrukcji drewnianej wzmocnione zostało zastrzałami górnymi. Podwozie oprofilowane, jednogoleniowe, posiada gumowe amortyzatory. W pierwszej serii stosowano silnik Walter Mikron II o mocy 50 KM, 4-o cylindrowy, w układzie rzędowym, chłodzony powietrzem. Obecnie stosowany jest silnik Walter Mikron III o mocy 65 KM.

W okresie powojennym skonstruowany został przez Tips'a nowy, lekki samolot, co wyraźnie potwierdza specjalizację konstruktora w dziedzinie budowy małych samolotów szkolnych i turystycznych. Samolot „Tipsy-Junior” wykonany został w dwóch egzemplarzach, celem wypróbowania najkorzystniejszych silników. Pierwszy wyposażony został w silnik Walter Mikron, a drugi w dwucylindrowy silnik JAP. o mocy 36 KM. „Junior” (pokazany na rysunku) jest, podobnie jak poprzednie wersje „Tipsy”, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji drewnianej. Jednakże obrys płata i usterzenia zmieniony został na prostokątny. Skrzydła dwudźwigarowe kryte częściowo (podobnie jak kadłub) płótnem. Kabina otwarta, osłonięta owiewką. Cechą „Juniora” jest niezwykła prostota konstrukcji i urządzeń. Skrzydła nie zostały wyposażone w klapy itp. urządzenia. Podwozie zaopatrzone w urządzenie hamulcowe, sprzężone z pedałami steru kierunkowego. Go-

lenie z amortyzatorami sprężynowymi zamocowane zostały do głównych dźwigarów. Zbiornik paliwa o pojemności 50 l umieszczono przed kabiną pilota.

Dla porównania dane techniczne samolotów „Tipsy” zestawione zostały w tabelicy.

Jak wynika z zestawienia jest to bardzo ciekawa „rodzina” samolotów lekkich, god-

na uwagi nie tylko ze względu na to, że koszty produkcji i eksploatacji samolotów są stosunkowo niskie. Ogromną zaletą jest również dowolność zastosowania wszystkich chłodzonych powietrzem silników o mocy od 25 KM do 65 KM.

Zarówno wersja jednomiejscowa jak i dwumiejscowa produkowane są wg licencji belgijskiej w Anglii, Hiszpa-

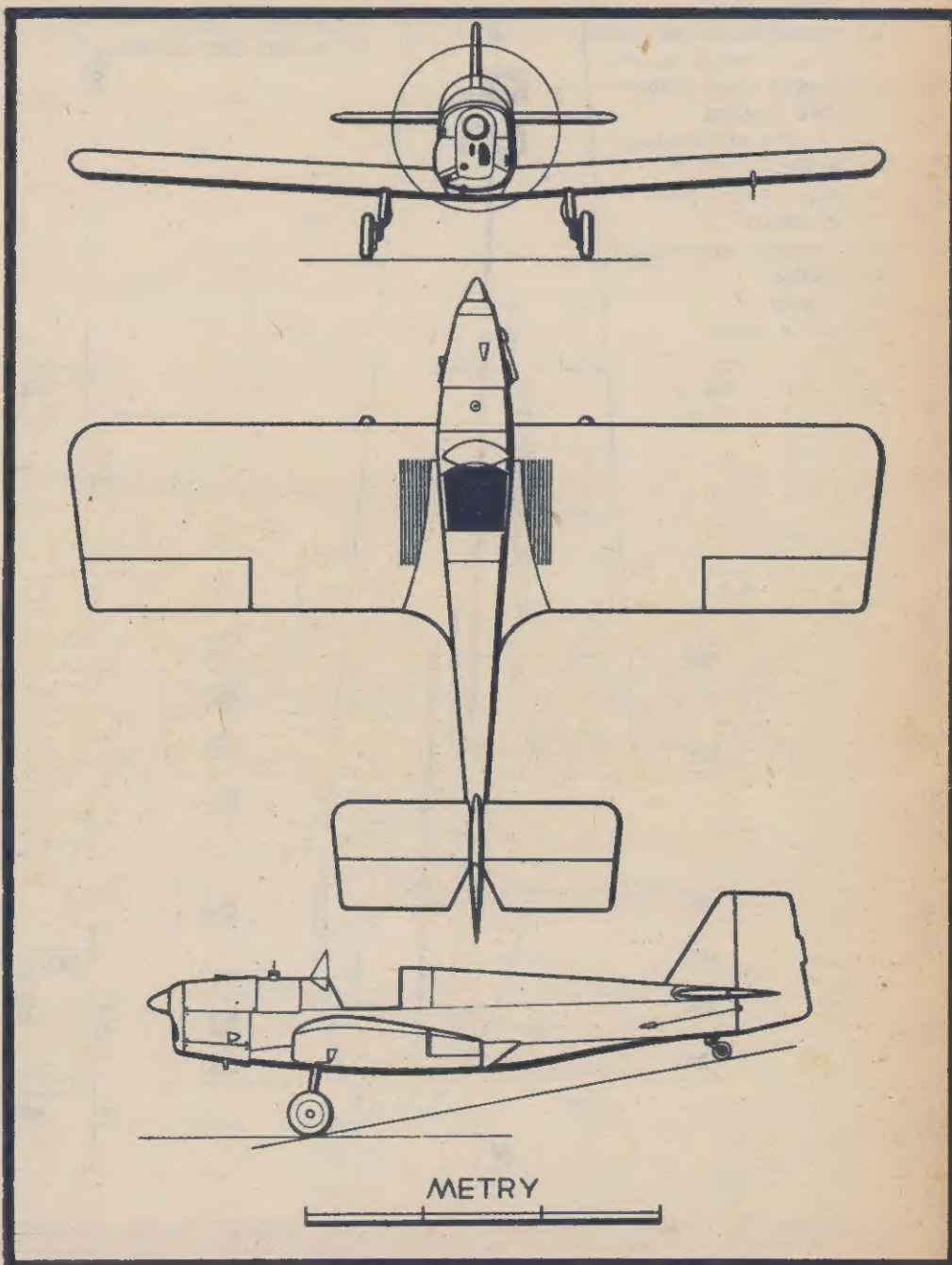
ni i Południowej Afryce. Zalety samolotów „Tipsy” potwierdzone zostały w r. 1955, kiedy to na samolocie „Tipsy-Belfair” wyposażonym w silnik Walter Mikron III uzyskano rekord międzynarodowy w klasie samolotów lekkich, przelatując bez lądowania trasę z Belgii do Afryki Północnej.

J. P.

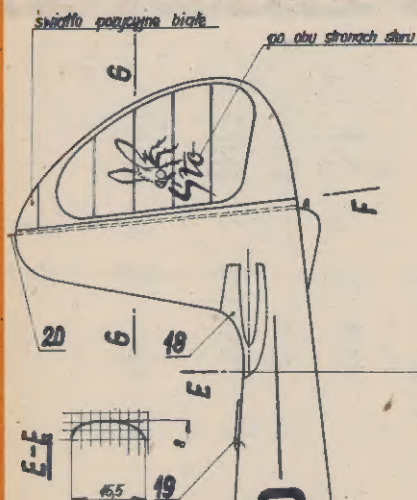
Typ samolotu	Tipsy „S”	Tipsy „S-2”	Tipsy „Belfair”	Tipsy „Junior”
Silnik Moc (KM)	Różne — małej mocy 14 — 25	Sarolea 32	Walter Mikron II 50	Walter Mikron II 60
Wymiary: Rozpiętość Długość Wysokość Wydłużenie Pow. nośna (m)	7,5 5,7 1,45 — 9,5	Jak Tipsy „S”	9,5 6,6 2,1 7,5 12,0	6,9 5,45 1,48 — 10,50
Cieżyary: Własny Ładunku W locie (kg)	— — 200	Jak Tipsy „S”	245 225 500	250 300
Osiągi: Prędkość max. Prędkość przelot. Prędkość ładow. Prędk. wznoszenia n/m s Prędk. wznoszenia m/s Długość rozbiegu Długość dobiegu Zasięg Pułap Czas lotu (km/h) „ „ „ m/s (m) (m) (m) (m) (godz)	140 — 165 — 60 — 70 1,55 60 — 150 30 — — 4 000 4,5 — 6,0	175 150 60 2,0 60 30 — 5 000 4,5 — 6,0	185 150 — 165 60 2,4 80 65 750 6 500 —	200 180 70 — — 160 — — 3 100 2½



Wyżej: Tipsy „Junior”. Niżej: Tipsy „Belfair”.







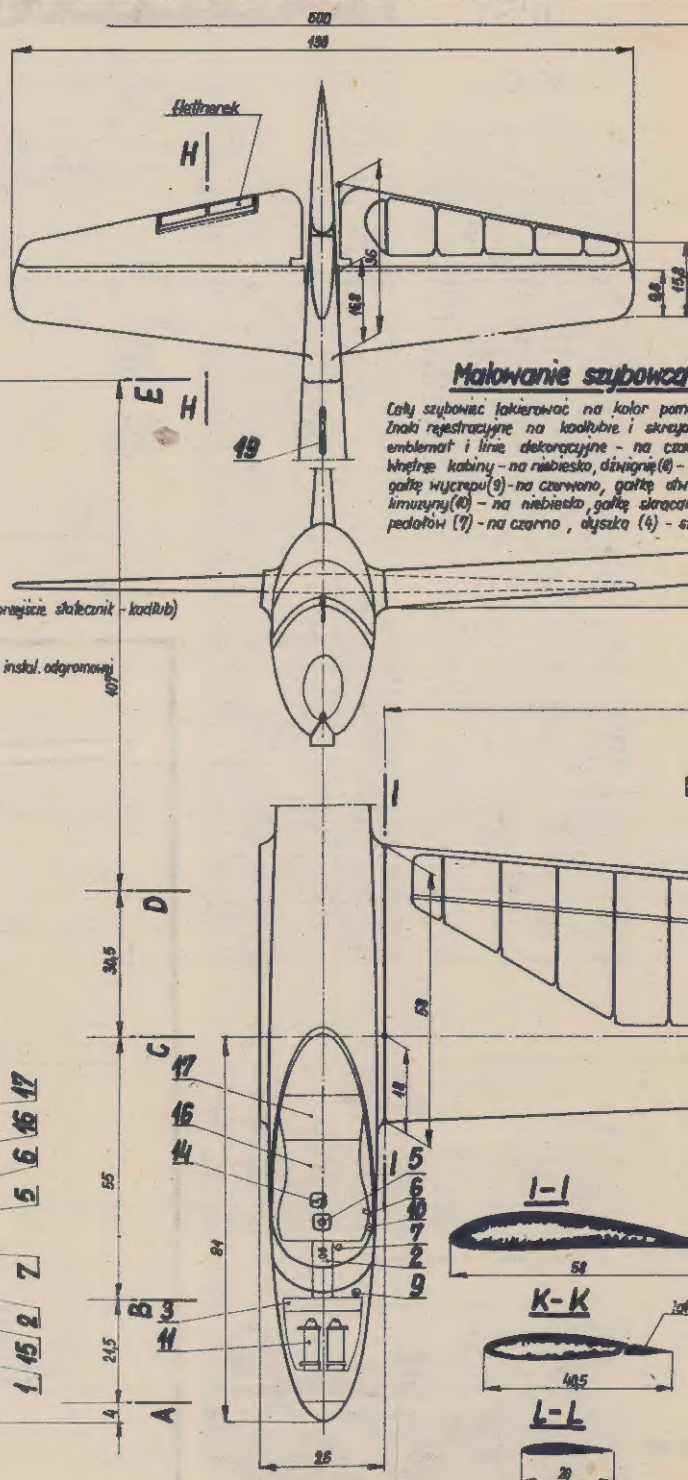
- 1- pedały
- 2- obudowa instalacji flumowej
- 3- tablica przegradek
- 4- dysza Venturi
- 5- drążek sterowy
- 6- dźwignia ham. aerodynamic.
- 7- gałka skracania pedałów
- 8- dźwignia napędu flatthnerka
- 9- gałka wyczepu
- 10- obrotowania limuzyny
- 11- termos
- 12- okucie oparcia pilota
- 13- odzieżnik
- 14- instalacja kanalizacyjna
- 15- podłoga
- 16- siedelko
- 17- oparcie pilota

**SP-1400**

ciecna przyskakiowa

18- osłona (przeście, statecznik - kadłub)

49- nosidło  
20- szczotka instal. odgrzewowej



## Malowanie szybowca

Cały szybowiec lakierować na kolor pomarańczowy.  
Znaki rejestracyjne na kadłubie i skrzydłach.  
Emblemat i linie dekoracyjne - na czarno.  
Wnętrze kabiny - na niebiesko, dźwignię (6) -  
gałkę wyczepu (9) - na czerwono, gałkę dźwigni  
limuzyny (10) - na niebiesko, gałkę skracania  
pedałów (7) - na czarno, dyszkę (4) - s.









## Do Redaktora „Skrzydlatej”

Obywatelu Redaktorze!

W związku z artykułem: „Kronika nieoficjalna” zamieszczonym w 18 numerze „Skrzydlatej Polski”, a komentującym fakt nie wysłania przez warszawski Pałac Młodzieży ekipy na XXI OZML, wyjaśniamy co następuje: wiedząc, że Wy Obywatelu redaktorze oraz red. Elsztein i red. Wojciechowski odwiedzaliście nasz Oddział, jesteście poza tym w kontakcie z kol. Komudą, który zapoznał Was z prawdziwym obrazem naszej pracy, nie możemy sobie wytłumaczyć przyczyn, dla których wymieniony artykuł znalazł się na łamach Waszego tygodnika.

Artykuł nie ma nic wspólnego z rzeczą poważną krytyką, ponieważ nie opiera się na faktach dających właściwy obraz sytuacji, lecz złośliwie i nieścisłe informując czytelników, stawia nas w fałszywym i krzywdzącym świetle przed opinią ogółu modelarzy.

Z udziału w tegorocznych OZML zrezygnowaliśmy z następujących przyczyn: pracę rozpoczęliśmy w trudnych warunkach organizacyjnych i dosyć późno (listopad), z zupełnie nowymi uczestnikami. Z oczywistych względów wychowawczych nie mogliśmy ustawić naszej kilkumiesięcznej pracy wyłącznie w kierunku zawodów (staramy się przygotować naszych uczestników do pracy w lotnictwie, pomóc w rozwijaniu myśli twórczej i zainteresowań — cele te, niestety, nie wiążą się z obecną strukturą zawodów).

Wystawienie „na siłę” kilku uczestników do reprezentacji z modelami będącymi efektem kilkumiesięcznej pracy modelarstwa byłoby poważnym błędem. Sugerowałoby bowiem przekonanie, że na największą krajową imprezę modelarską można się dostać bardzo łatwo, bez specjalnego wysiłku i pracy.

Instruktorzy Oddziału Lotnictwa Pałacu Młodzieży w Warszawie

R. Czajkowski  
A. Glass  
K. Kleszczewski  
St. Grabowski

### OD REDAKCJI — czyli o co nam chodzi

Dziękujemy Wam, Drodzy Koledzy, za szybką reakcję na naszą krytykę (list Wasz datowany jest 25.V.1956 r.). Dowiedzieliśmy się, że szukacie wyjaśnienia na niepokój wyrażony w „Kronice nieoficjalnej” o publikowanej w jednym z numerów naszego tygodnika. Od razu, by nie było nieporozumień, chcemy podkreślić, że nie szukamy zwady, ani nie uzbrajamy się w złośliwość i inne tego rodzaju chwytły często stosowane przez niesumienne publicystów.

W omawianej „Kronice” wyrażaliśmy po prostu zaniepokojenie, że modelarze warszawskiego pałacu nie będą startować na XXI OZML. Przyznajemy się dziś otwarcie, iż myśleliśmy, że ten skromny nasz niepokój bodaj w ostatniej chwili zachęci Was do zorganizowania ekipy. Tak się jednak nie stało i ani jeden zawodnik nie reprezentował Waszej modelarni na zawodach ogólnopolskich.

Zarzucać nam, że postawiliśmy Was w krzywdzącym świetle wobec ogółu modelarzy. Tak na pewno nie było, sami to światło przystroiliśmy,

a głosów ogółu modelarzy o tym, dlaczego warszawski pałac nie startuje, można było posłuchać na XXI OZML w Stalinogrodzie. Przecież tam właśnie nieobecność Waszych zawodników była szeroko komentowana i instruktor z Pałacu — L. Komuda nie mógł dostojnie przejść by nie być nagabywany pytaniem — dlaczego nie przyjechaliście? Taka była reakcja opinii, tej opinii, która wie, że tam w Warszawie jest Pałac, że oni mają wszystkiego w bród, i która nie pyta o tak chętnie ogłaszane obiektywne czy inne trudności, ale chce wiedzieć konkretnie, w tym przypadku zawodników i modele.

Zarzucać, że informacja była nieścisła. Jak można mówić o nieścisłości, kiedy modelarze Wasi nie brali udziału w zawodach. Jeszcze nie wierzyć?

Nie mieliście czasu na przygotowanie zawodników, a przecież sami piszecie, że od listopada rozpoczęli pracę. Od listopada, to znaczy było pół roku czasu. Możemy Wam podać, że MDK w Krakowie jeszcze później zaczął pracę pod kierunkiem B. Deglera i juniorzy jego startowali wozowo na XXI OZML.

Chyba sami nie wierzyć, że nie było czasu na wykonanie np. szybowców A-1, nowoczesnych dzisiaj modeli szkolnych. Wiedziecie, że budowa tego typu modelu pochłania około 25-30 godzin pracy. A przecież wyście mieli sześć miesięcy czasu. Wiemy skądinąd, że dużo eksperymentujecie, badacie i sprawdzacie. Czy nie warto było raz bodaj zrobić doświadczenie i dać młodzieży zamiast „latających dywanów”, balonów czy kartonówek nowoczesny model szybowca zawodniczego? Tak już teraz postępują prawie wszędzie. Np. w Danii i Szwecji oficjalnie prac ręcznych (słodki) od dawna doszli do wniosku, że nie ma sensu zajmować dzieci i młodzieży pracą, która ich nie bawi i nie daje efektu końcowego, w tym przypadku lotu i to wielomotowowego.

Wydaje nam się, że taki eksperyment godny byłby centralnej placówki modelarskiej w Polsce. Wiedziecie o tym doskonale, że dziś zmniejsza się stale ilość typów przejściowych maszyn w lotnictwie — czy nie warto coś takiego zrobić w lotnictwie małym? Przecież wokół nas rodzi się stale nowe. Czas chyba stare metody przewietrzyć.

Piszecie, że Wasze cele nie wiążą się z obecną strukturą zawodowa. Ubolewamy tylko nad tym, tym bardziej, że prowadzicie przecież pracownice lotnicze, w których trzeba zainteresować młodzież nie tylko techniką, ale i sportem. Chyba przeczytaliście, Drodzy Koledzy, liczne dyskusje o pracach ZMP i Harcerstwa. Skarżono się w nich na nuda i jadalność pracy tych organizacji. Czy nie pomyśleć kiedykolwiek, że sama praca warsztatowa i teoretyczna w Waszych gabinetach lotniczych może stać się nudna dla modelarzy, którzy już chcieliby doświadczyć prawdziwych samolotów i szybowców?

Strasząc nas naszą odpowiedzialnością, wyrażamy jeszcze raz zaniepokojenie w stosunku do mało atrakcyjnych metod pracy w gabinetach lotniczych Pałacu Kultury w Warszawie. Radzimy Wam dobrze przemyśleć nasze uwagi czynione z szerszej perspektywy i jak najszybciej przejść z okresu organizowania, ustawiania, koordynowania itp. do pracy bieżącej i twórczej.

Przemyślecie również i to, Koledzy, że na Was zwrócone są oczy całej Polski. Wy powinniście przodować i promieniować na cały kraj. Wasze modele, Wasze metody pracy winny być szeroko publikowane i brane za wzór w innych Pałacach i MDK-ach. Waszą ambicją winien być udział we wszystkich imprezach modelarskich. Dlaczego nie chcecie odegrać tej roli, dlaczego nie walczyć o prymat, będąc jedyną z nielicznych a nas ośrodków nie narzekających na brak materiałów, pomocy szkolniowych i narzędzi?

Wierzmy głęboko, że chcecie i prymat ten wywalczyć. Życzymy Wam tego z całego serca.

ZESPÓŁ REDAKCJI

# ŻYCIE AEROKLUBÓW

W RELACJI NASZYCH KORESPONDENTÓW

## NIE MARNUJĄ CZASU

WARUNKI atmosferyczne ostatnich dni tj. do 28.V. ścignęły na lotnisko w Gliwicach jeszcze większą niż normalnie ilość szybowców, a tych, którzy przyjeżdżać nie mogli, trawiła „biała gorączka” w zakładach pracy i szkołach. Sekcja szybowcowa nie marnuje czasu. Piękny start wiosenny — sprawni wernik kandydatów do szkół szybowcowych i racjonalnie prowadzony trening — daje wyniki.

Już dzisiaj można śmiało powiedzieć, że pozycja naszego klubu w tabeli współzawodnictwa zmieniła się błędnym. Trzy pełne srebrne odznaki, siedem warunków D1 i 5 D2 mają swoją wymowę. Jak również systematyczne przekraczanie planów miesięcznych w treningu wyczynowców i pilotów początkujących. Wszystkemu to przy skromnej ilości posiadanych szybowców. Hangar nasz cho-

ciaż jest pełny, bo gościmy Aeroklub Stalinogrodzki, który musiał opuścić swoje lotnisko, mieści dla nas tylko „Żurawia” i dwie „Muchy” (w tym jedna „ter.” na której instruktorzy nie chcą wypuszczać na przeloty młodych pilotów). W dni wolne od pracy Stalinogród obsadza wszystkie swoje szybowce, a w dni powszednie z małymi wyjątkami trzyma się zasady „dobry zwyczaj nie pozycza”. Pytamy inż. Beckera z ZG LP2, czy naprawdę przydzieli im a nie nam jeszcze jedną „Muchę”?

Sekcje — samolotowa i spadochronowa, lepiej wyposażone, również dzielnie pracują.

Zamieszczony przez „Skrzydlatę” primaaprilisowy kawał z korespondencją z naszego klubu gotów się sprawdzić, a więc... drzyjcie bieleżczanie!

inż. J. Różański  
Gliwice

## Pierwsze diamenty w Świdniku

W ŁĄCZNIWIE zaczęliśmy... niedokończonym przelotem docelowo-powrotnym w dniu 12 maja br. Zbyt wcześnie zaniknęły warunki termiczne, co zmusiło nas do kapitulacji. Atak powtórzyliśmy 24 maja. Do przelotu na trzydziestu i pięćset kilometrów wystartowały cztery szybowce. Na dwóch „Muchach” pilot: Ratusiński i Ignasiak przekroczyli granicę „rubikonu” zdobywając warunki do złotych odznak oraz jeden diament, który przypadł w udziale pierwszemu z nich. Pilot Rachlewicz wykonujący lot na trzeciej „Musze” zmuszony został do lądowania na 270 kilometrze.

Drugim, szczęśliwym zdobywcą diamentu, został tego samego dnia Leon Sztuka. Wykonał on na „Bocianie” przelot otwarty długości 520 km. Według oświadczenia pilota, warunki początkowo były doskonałe. Spłatały mu jednak figla koło Poznania i niewiele już mu brakowało do przymusowego lądowania. Z próby tej wyszedł jednak zwycięsko — przyczyniając się do powiększenia osłonięć naszego aeroklubu. Pragnę dodać, że obydwaj diamenty zdobyte owego dnia przez pilotów Aeroklubu Świdnickiego są pierwszymi w historii tego ośrodka lotniczego.

St. Rat.

## Srebrne, złote i diamenty

DZIĘKI dobrym warunkom termicznym utrzymującym się w pierwszej połowie czerwca, nasi szybowcy uzyskali kilkanaście dobrych rezultatów. Między innymi pięciu szybowców Aeroklubu Warszawskiego wykonało przelot docelowy długości 320 km na trasie: Warszawa — Szamotuły. Są to: Lucyna Bajewska, Stanisław Mańkowski, Tadeusz Brzyski, Stanisław Gondel i Zofia Wiśniewska. Następnie dwa przeloty otwarte wykonali: Bogusław Wodzyński na trasie Warszawa — Poznań — Kamień Pomorski (410 km) oraz Kazimierz Pella na trasie Kielce — Łódź (130 km). Wymienione przeloty odbyły się 9 czerwca br.

W dwa dni później piloci Aeroklubu Kieleckiego Czesław Batóg i Tadeusz Szymański uzyskali po jednym warunkiem do złotej odznaki i diamentu. Pierwszy z nich za przelot docelowy na trasie Kielce — Białystok (305 km), a drugi za przelot docelowy na trasie Kielce — Olsztyn (320 km). Tego samego dnia szybowcy warszawscy Adamkiewicz i Chmielekiewicz uzyskali warunki do srebrnej odznaki za dokonanie przelotu długości 105 km na trasie Gocław — Plock.

Już drugi z kolei diament zdobył Jerzy Dąbski przelotem Gliwice — Suwałki o długości 515 km. Natomiast pierwszy diament zdobył pilot Aeroklubu Bieleckiego, Maślanka — za przelot docelowy na trasie Bielek — Gocław.

Now. i Pion.

## Czekamy na materiały modelarskie

W ZWIĄZKU z ukazaniem się notatki w „Skrzydlatę” o wolnej sprzedaży materiałów modelarskich, chcę w tej sprawie zabraknąć głosu. Sprzedaż materiałów powinna już być wprowadzona od dawna. Jej brak był jedną z przyczyn, że nie podnosił się poziom techniczny modelarstwa. Udośćnienie kupna materiałów umożliwiło modelarzom szukanie różnych rozwiązań konstrukcyjnych. Nie wszyscy bowiem modelarze mają dostęp do modeli. Uczniowie robią modele także na wakacjach. Podobnie i ja wykorzystuję wakacje, gdyż w czasie roku szkolnego nie zawsze mam na to czas. Ponieważ są trudności z nabyciem materiałów na budowę zaprojektowanych przez mnie modeli, wykonanie ich odkładam z roku na rok. Na wsł jest dużo młodzieży zainteresowanej modelarstwem, ale brak modeli lub daleka do niej odległość uniemożliwia im realizowanie

zamiarów. A przecież po nabyciu materiałów i przy posiadaniu podstawowych narzędzi można wykonywać według planów modele, zaś wiadomości techniczne pogłębiać z podręczników modelarskich. W miarę nabierania doświadczenia można nawet projektować samemu.

Wprowadzenie wolnej sprzedaży niewątpliwie zwiększy szereg modelarzy, szczególnie w miejscowościach, gdzie

brak jest modelarni. Nie wszędzie przecież są MDK czy pałace.

W najbliższym czasie powinno się zatem wprowadzić sprzedaż podstawowych materiałów jak: sklejka, listwy, papier, guma, klej (certus). Ale mam pewne wątpliwości czy przy naszej „szybkości” nie będzie trzeba znów czekać... rok.

Z. St.  
Jarosław

## POMOC DLA CHIN LUDOWYCH

O STATNIO z warszawskiego lotniska na Okęcie odlecieli do Pekinu: mjr Krzysztof Donigiewicz, inż. Andrzej Korkot z rodziną, inż. Zygmunt Dziedzic oraz instruktor-pilot

Jerzy Derkowski z żoną. Podróż ich jest związana z pomocą, której udziela Polska w rozwoju szybownictwa Chińskiej Republiki Ludowej.

Przed odlotem do Chin, na lotnisku Okęcie. Foto: W. Leja

## Inowrocławianie idą do OSL

W nowym roku szkolnym, który rozpocznie się w październiku, zgłosiła się z terenu Inowrocławia do szkół oficerskich duża grupa kandydatów. Większość z nich ma zamiar uczyć się w Oficerskich Szkołach Lotniczych i Technicznej Szkole Wojsk Lotniczych. Wśród nich znajdują się także piloci Aeroklubu Kujawskiego: Kazimierz Woźniak, Roman Piór i Andrzej Woźniak, którzy posiadają już wykształcenie lotnicze, a w niedługim czasie otrzymają uprawnienia sportowych pilotów samolotowych.

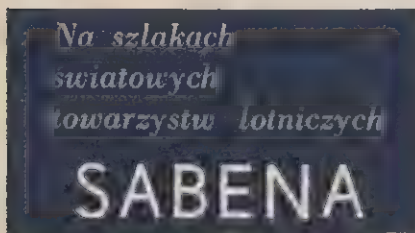
Między innymi kandydatami są również uczniowie Liceum Pedagogicznego: Józef Floreczak, Wacław Ornatka, Marian Kokoszyński i Włodzisław Hulisz.

Jan Szczutkowski





# POCZTA Lotnicza Skrzydlatej POLSKI



W odpowiedzi na zapytania Czytelników dotyczące belgijskich linii lotniczych zamieszczamy poniżej artykuł informacyjny Czesława Solnickiego.

WIELKA sieć komunikacji lotniczej opłatającej Europę zachodnią, a zatem i wielką oraz stale rosnącą konkurencją pomiędzy poszczególnymi towarzystwami lotniczymi, zmusza je do szukania nowych szlaków komunikacyjnych. Jest rzeczą jasną, że te nowe szlaki komunikacyjne mogą prowadzić szczególnie z zachodu na wschód, ponieważ w wyniku sytuacji międzynarodowej minionych lat komunikacja lotnicza pomiędzy tymi częściami Europy rozwijała się słabo i częstotliwość lotów była niezadowalająca. Obecnie daje się zauważyć, że nadszedł okres sprzyjający do większej współpracy i na odcinku komunikacji lotniczej, czego dowodem jest fakt, że już niektóre towarzystwa lotnicze państw Europy zachodniej rozpoczynają regularne loty do krajów demokracji ludowej, bądź zgłaszają chęć swego udziału. Co prawda loty regularne przeprowadzały już w minionych latach do stolicy Czechosłowacji — Pragi takie towarzystwa lotnicze jak Swissair (Swiss Air Transport Co. Ltd.) i Air France, lecz przy stosunkowo małej częstotliwości. Obecnie latają tam już i samoloty innych towarzystw. Jeżeli chodzi o Polskę, pierwszym towarzystwem rozpoczynającym do nas loty regularne jest KLM (Koninklijke Luchtvaart Maatschappij). Niezależnie od towarzystwa lotniczego KLM interesuje się lotami do Warszawy również towarzystwo SABENA (Société Anonyme Belge d'Exploitation). Właśnie temu towarzystwu chciałabym poświęcić nieco więcej słów.

Towarzystwo SABENA powstało w 1923 r. z inicjatywy SNETA (Société Nationale pour l'Étude des Transports Aériens). Pierwszy lot samolotu jednosilnikowego typu De Havilland tego towarzystwa odbył się 23 maja 1923 r. przez Ostendę do Lympe (Wielka Brytania). Był to lot z ładunkiem poczty i towarów. Od tego czasu szybko postępuje rozwój przedsiębiorstwa, wzrasta ilość i wielkość samolotów oraz sieć komunikacji lotniczej. Kolejno wprowadzane są do eksploatacji samoloty: dwusilnikowe typu Handley — Page o prędkości 120 km/h, następnie trysilnikowe Fokkery o prędkości 165 km/h. Swoją — Marchetti S-73 i S-83 o prędkości już 360 km/h. Okres rozwoju belgijskich linii lotniczych to okres walki konkurencyjnej w świecie o najlepsze szlaki komunikacyjne, to pełna ekspansja lotnictwa cywilnego. Towarzy-

stwo SABENA nie pozostało w tyle w tej walce konkurencyjnej.

Do roku 1939 sieć linii lotniczych SABENA wynosiła 18 000 km, obejmując liczne miasta Europy, Afryki i biegła do Konga Belgijskiego. Okres minionej wojny wstrzymał rozwój tego towarzystwa, ale już pod koniec 1945 r. pracowało ono normalnie. Wprowadzono do eksploatacji czterosilnikowe samoloty typu DC-4 i DC-8 z ciśnieniową kabiną, których czas przelotu na trasie Belgia-Kongo wynosi 18 godzin. W roku 1949 SABENA — jako pierwsza z europejskich towarzystw lotniczych — wprowadza do eksploatacji samolot typu „Convair Liner”, a następnie zaś samoloty czterosilnikowe typu DC-6 B, DC-6 C. Ten stały rozrost wielkości i ilości samolotów wiąże się bezpośrednio ze stałym wzrostem długości linii lotniczych i częstotliwości lotów. W roku 1953 łączna długość linii lotniczych towarzystwa wynosi już 121 720 km, z tego sieć lotnicza w Afryce obejmuje 35 000 km, łącząc Ocean Atlantycki z Oceanem Indyjskim. W chwili obecnej towarzystwo to utrzymuje połączenia lotnicze z 33 państwami (90 miast) czterech kontynentów (Europa, Afryka, Środkowy Wschód i Ameryka).

Na uwagę zasługuje fakt wprowadzenia przez SABENę do eksploatacji śmigłowców. Od roku 1950 do 1953 śmigłowce przewiozły 166 ton przesyłek pocztowych, przelatując dziennie 438 km. Loty doświadczalne skłoniły towarzystwo do uruchomienia w 1953 r. pierwszych na świecie regularnych linii pasażerskich obsługiwanych przez śmigłowce. Już w pierwszym roku eksploatacji śmigłowców zostało przewie-

zionych 13 000 pasażerów na 3 liniach: Bruksela — Antwerpia — Rotterdam, Bruksela — Liege — Maastricht — Kolonia — Bonn, Bruksela — Liege. Obecnie sieć ta objęła Eindhoven, Zagłębie Ruhry i południowo-zachodnie wybrzeże Holandii.

Niedawno belgijskie linie lotnicze zakupiły 8 śmigłowców typu S-58, mogących pomieścić po 12 osób. Będą one kursowały w promieniu 400 km z prędkością 180 km/h.

A oto kilka danych śmigłowca S-58: długość kadłuba — 14,80 m, szerokość — 1,75 m. S-58 jest wyposażony w silnik o mocy 1 525 KM, napędzający czteropłatowy wirnik nożny o średnicy 17,07 m.

Poza śmigłowcami, których zasięg jest jednak nie duży, SABENA zamierza wprowadzić do eksploatacji w roku 1960 również samoloty odrzutowe.

Pierwszy z 4 zamówionych czterosilnikowych samolotów odrzutowych Boeing 707—320 ma być dostarczony w grudniu 1959 r. Samolot ten jest wyposażony w radar ostrzegawczy, zabudowany w przedniej części kadłuba. Zabiera on 128 pasażerów, w tym 98 w klasie turystycznej i 28 w klasie pierwszej. Prędkość przelotu będzie wynosiła 880 km/h na wysokości 11 000 m.

Jak wynika z tych kilku uwag na temat rozwoju belgijskich linii lotniczych, SABENA stara się utrzymać miejsce jednego z przodujących towarzystw lotniczych. Nie pozostają jednakże w tyle i inne przedsiębiorstwa, lecz o tym w następnym artykule.

CZESŁAW SOLNICKI

Śmigłowce komunikacyjne S-55s nad lotniskiem Melsbroek w Belgii.



## Ciekawostki filatelistyczne Ameryki Południowej

ZAMIESZCZAMY poniżej znaczek lotniczy wydany w ubiegłym roku w Chile, w związku z 25 rocznicą założenia tam linii komunikacji lotniczej (Línea Aerea Nacional).

Znaczek wartości 3 peso (1 peso — 100 centavos) wydrukowany został techniką stalorytniczą, w kolorze niebieskim. Format: 33 x 29 mm.

A teraz mała ciekawostka. Podajemy niżej oryginalne zestawienie powierzchni państw Ameryki Południowej w stosunku do ilości znaczków lotniczych wydanych przez każde z tych państw (powierzchnia w km kw. — wg rocznika statystycznego z 1949 roku. Dane cyfrowe co do ilości wymienionych znaczków lotniczych — wg francuskiego katalogu Yverta z 1954 r.):

Brazylia	— 8 516 km kw	— 66 zn
Argentyna	— 2 794	— 40
Chile	— 1 742	— 141
Peru	— 1 249	— 103
Kolumbia	— 1 139	— 232
Boliwia	— 1 078	— 145
Wenezuela	— 912	— 435
Paragwaj	— 407	— 192
Ekwador	— 275	— 242
Urugwaj	— 187	— 146
Panama	— 74	— 123

Dla porównania podajemy jeszcze dane statystyczne z Polski i Związku Radzieckiego:

ZSRR	22 271 km kw	— 91 zn
Polska	312	— 31

Na podstawie tego małego zestawienia można w przybliżeniu powiedzieć, że w Ameryce Południowej im mniejsze państwo, tym wydaje więcej pocztowych znaczków lotniczych.

mgr Z. RURKIEWICZ



## LISTY CZYTELNIKÓW

Czytelnik z powiatu Tarnów, który nie podał swego nazwiska i adresu. Podajemy Wam żądany adres: Warszawa 6, ul. Rakowiecka — Korpus Kadetów WP.

Romuald Kiliszek — Olsztyn, Al. Warszawska 42 m 7. W roku 1950 byłem uczniem Centralnej Szkoły Instruktorów Szybowcowych w Aleksandrowicach. Długotrwała choroba wytrąciła mnie z lotniczych szeregów, przez co straciłem kontakt z kolegami, z którymi uczyłem się w Aleksandrowicach. Zwracam się więc z prośbą o pomoc w nawiązaniu korespondencji z kolegami, bowiem nie posiadam ich adresów. Za spełnienie mej prośby z góry dziękuję!

Stefan Meterek — wieś Orzechówka 9, p-ta Wzdół Rządowy, pow. Kielce. Jestem jednym z wielu entuzjastów lotnictwa. Mam jednak za mało lat, abym mógł już zacząć latać. Jeżeli któryś z polskich pilotów chciałby ze mną korespondować — byłbym bardzo szczęśliwy. Bardzo proszę redakcję o wydrukowanie mojego listu. Adres jak wyżej.

## LOTNICZE REKORDY ŚWIATOWE (12)

- R. Kronfeld (Austria), na szybowcu „Wien”, z Wasserkuppe do Marktrédwitz, dnia 24.8.1930 r. 164,0 km
- G. Groenhoff (Niemcy), na szybowcu „Fafnir”, z Wasserkuppe do Magdeburga, dnia 28.7.1931 r. 220,0 km
- P. Riedel (Niemcy), na szybowcu „Fafnir”, z Darmstadt do Vomecourt, dnia 7.6.1933 r. 229,0 km
- H. Fischer (Niemcy), na szybowcu „Kindspiel”, z Darmstadt do Polda, w marcu 1934 r. 240,0 km
- R. du Pont (USA), na szybowcu „Albatros II”, z Elmira do Nowego Jorku, w kwietniu 1934 r. 247,0 km
- W. Hirth (Niemcy), na szybowcu „Moazgott”, z Wasserkuppe do Górlitz, dnia 26.7.1934 r. 352,0 km
- H. Dittmar (Niemcy), na szybowcu „Fafnir II”, z Wasserkuppe do Liban, dnia 27.7.1934 r. 375,0 km
- L. Hofman (Niemcy), na szybowcu „Rhoensperber”, z Wasserkuppe do Oleśnicy, dnia 21.7.1935 r. 474,0 km
- R. Oletzschner (Niemcy), na szybowcu „Condor II”, z Wasserkuppe do Brunn, dnia 29.7.1935 r. 544,0 km
- W. Raostorgujew (ZSRR), na szybowcu „GN-7”, z Moskwy do Jarygenskaja, dnia 27.5.1937 r. 652,256 km
- Olga Klepikowa (ZSRR), na szybowcu „GN-7”, z Moskwy do Stalingradu, dnia 6.7.1939 r. 749,203 km
- R. H. Johnson (USA), na szybowcu „N-3722C”, z Odessy (Texas) do Salina (Kansas), dnia 5.6.1951 r. 861,272 km

### KLASA D — SZYBOWCE

#### KATEGORIA I SZYBOWCE JEDNOMIEJSCOWE

- Odległość przelotu docelowego
- P. Sawcow (ZSRR), na szybowcu „Rot Front 7”, na trasie: Tula — Michajłowska, dnia 31.7.1939 r. 602,358 km
- W. J. Jefimienko (ZSRR), na szybowcu „A-9”, na trasie: Grabczewo — Mielowoje, dnia 6.6.1952 r. 636,877 km
- Odległość przelotu docelowego z powrotem na miejsce startu
- M. Beck (Niemcy), na szybowcu „Rhoensperber”, na trasie: Hornberg — Hasselberg — Hornberg, dnia 6.5.1938 r. 140,0 km
- E. Kraft (Niemcy), na szybowcu „Rhoensperber”, na trasie: Hornberg — Ansbach — Hornberg, dnia 13.5.1938 r. 168,6 km
- Hanna Reitsch (Niemcy), na szybowcu „Reiher”, na trasie: Darmstadt — Wasserkuppe — Darmstadt, dnia 15.5.1938 r. 180,0 km
- B. Flinsch (Niemcy), na szybowcu „D-30”, na trasie Bremen — Lubecka — Bremen, dnia 7.7.1938 r. 305,624 km
- B. Kirmelmann (Niemcy), na szybowcu „Rot Front 7”, na trasie: Tula — Rijsk — Tula, dnia 23.7.1939 r. 342,370 km
- B. Mac Cready (USA), na szybowcu „Screamn-Wiener” na trasie: Wichita Falls — Anson — Wichita Falls, dnia 16.7.1947 r. 368,844 km (cdn)



# V MIĘDZYNARODOWE ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH

Budapeszt, 20-21 września 1956 r.

Fotoreportaż specjalny „Skrzydlatej Polski”

Foto: ROSENZWEIG GYÖRGY — Budapeszt

**S**TARTY na lotnisku Alag poprzedziła uroczystość otwarcia zawodów, na której kapitanowie siedmiu zespołów i zawodnicy wymienili pamiątkowe proporce swoich organizacji. Na pierwszym planie od lewej widzimy Węgry, mi-

strza sportu Ernő Horvath'a (w białym dresie), obok niego Zdeněk Husicka, sławny rekordzista CSR. Ostatni z prawej, dobrze znany wszystkim modelarzom, Michał Wasilczenko — ZSRR.



**R**UMUN Bedő Sándor, którego model szybowca uzyskał w 5 lotach 619 sek, plasując się na 6 miejscu. Zajęcie zespołowo czwartego miejsca przez Rumunów i pokonanie tak doświadczonych zawodników jakimi są niewątpliwie modelarze radzieccy, należy do wielkich sukcesów młodych sportowców z bratniej republiki



**T**RZY najlepsze gumówki, od lewej: Benedek'a, Cizka i Matwiejewa. Dane modelu Cizka (I miejsce) — rozpiętość — 1 290 mm, głębokość — 125 mm, długość — 1 132 mm. Dane modelu Matwiejewa (II miejsce) — rozpiętość — 1 140 mm, głębokość — 128 mm, długość — 1 270 mm, rozpiętość statecznika poziomego — 520 mm. Spośród trzech wymienionych modeli największą rozpiętość miał model Matwiejewa i przy tym największą długość kadłuba.

**Z**WYCIĘSKI model Cerny'ego (Czechosłowacja) był przystosowany do startu pionowego. Dane modelu: rozpiętość — 1 625 mm, wzrost — 210 mm, głębokość — 210 mm, powierzchnia skrzydeł — 30,27 dm<sup>2</sup>, kąt nastawienia — 3,5°, długość — 970 mm, rozpiętość statecznika poziomego — 800 mm, powierzchnia statecznika poziomego — 10,2 dm<sup>2</sup>, powierzchnia całkowita — 40,47 dm<sup>2</sup>.

**T**RZEJ najlepszych silnikowców i ich modele na zawodach. Od prawej: I miejsce Cerny —







**M**ODEL gumówki W. Matwiejewa (ZSRR) startował jak rakietą ze „statywu” jednogoleniowego, składanego po starcie wzdłuż kadłuba. Zwraca uwagę cieniły profil jednodźwigarowych skrzydeł i tężba diagonalne. Smigło szerokołopatowe o średnicy równej 50% rozpiętości skrzydeł.



Czechosłowacja, II miejsce Ordög — Węgry  
I III miejsce — Liu-Ming-Dao — Chiny.



**N**A starcie Chłiczcyk Liu-Ming-Dao z modelem silnikowym, którym zajął zaszczytne trzecie miejsce, pokonując całą stawkę doborowych modeli europejskich. Pierwszy na arenie międzynarodowej występ modelarzy Chińskiej Republiki Ludowej wykazał, że są oni równorzędnymi partnerami w zawodach małego lotnictwa, a dzięki wytrwałości w nauce będą coraz groźniejszymi konkurentami na wszelkich imprezach modelarskich. Dane modelu: rozpiętość — 1 610 mm, wznios — 200 mm, głębokość — 205 mm, powierzchnia skrzydeł — 30,6 dm<sup>2</sup>, kąt zaklinowania — 2,5°, długość — 1 090 mm, rozpiętość statecznika poziomego — 720 mm, powierzchnia statecznika poziomego — 11,15 dm<sup>2</sup>.



**D**OKTOR Benedek György (nakreca gumę), znany naukowiec i modelarz, twórca profili do modeli latających, po dłuższej przerwie znów wziął udział w międzynarodowej imprezie małego lotnictwa, zajmując 3 miejsce w gumówkach typu „Wakefield”. Był jednym z najgroźniejszych konkurentów Czechosłowaka Cizka i Matwiejewa. Dane modelu Benedek’a: rozpiętość — 1 259 mm, głębokość — 124 mm, długość — 1 105 mm, rozpiętość statecznika poziomego — 430 mm. Jedyń model z przekładnią zębata. Zwracał uwagę stosunkowo niewielką długością silnika gumowego.



Szybki model na uwieży konstrukcji O. Gajewskiego (ZERN). Prędkość 175 km/h.



Zawodnicy Chińskiej Republiki Ludowej próbowali sil w kat. modeli akrobacyjnych na uwieży.



Penizaj: Najlepsze modele akrobacyjne mieli zawodnicy węgierscy. Oto model Węgry Vass Göza (pierwszy z lewej). Z lewej:

A oto jeszcze jeden model akrobacyjny konstrukcji węgierskich modelarzy. Foto: J. Szalowski (4)



**O**TO najlepsi szybownicy w kategorii A-2. Od lewej: Chłiczcyk — Sju-Min-Czian (III miejsce), Węgier — Röser Péter (II miejsce) i Ladislav Spulak — Czechosłowacja (I miejsce). Charakterystyczne dane zwyciężskich modeli: Spulak — rozpiętość — 1 878 mm, głębokość — 157 mm, powierzchnia skrzydeł — 26,25 dm<sup>2</sup>, długość — 1 110 mm, rozpiętość statecznika poziomego — 642 mm, powierzchnia statecznika poziomego — 5,48 dm<sup>2</sup>, Röser — rozpiętość — 1 868 mm, głębokość — 161 mm, powierzchnia skrzydeł — 29,06 dm<sup>2</sup>, długość — 1 107 mm, rozpiętość statecznika poziomego — 481 mm, powierzchnia statecznika poziomego — 4,51 dm<sup>2</sup>, Sju-Min-czian — rozpiętość — 1 848 mm, głębokość — 159 mm, powierzchnia skrzydeł — 27,93 dm<sup>2</sup>, długość — 1 052 mm, rozpiętość statecznika poziomego — 578 mm, powierzchnia statecznika poziomego — 5,76 dm<sup>2</sup>.



## Dyskusje i polemiki

### Jeszcze o wypadkach

**W** „Skrzydlatej” z dnia 27.V.56 r. przeczytałem artykuł Jerzego Staronia i Jerzego Zarębskiego o wypadkach. Chciałem ze swej strony dodać na ten temat kilka uwag. Artykuł jest słuszny i celowy, dziwi mnie tylko dlaczego „Skrzydlatej” dopiero po generalnym szturmie na serię wypadków omówiła zaledwie parę z nich na łamach swojego pisma. Myślę, że z mgieł tajemniczości jakie do tej pory osnwały każdy wypadek lotniczy już wyszliśmy. Zresztą jak wiadomo np. tygodnik „Motor” omawia na łamach swojego pisma każdy ważniejszy wypadek samochodowy, analizuje przyczynę jego powstania i wyciąga wnioski na przyszłość — piętnuje chuliganów. Czy to coś daje? Na pewno tak! Np. mój wypadek był już z kolei 20-ty w tym roku, a ja dowiedziałem się o tym dopiero na zebraniu aeroklubu, które odbyło się po powrocie kierowników z nadzwyczajnej odprawy w Warszawie w dniu 5.V.56 r.

Proponowałbym, aby „Skrzydlatej” pisała o każdym wypadku lotniczym, podając przyczynę jego powstania i wnioski tak dla kadry aeroklubu jak również i dla treningowców. Materiały te można przecież otrzymać z KBWL. Znając przyczynę powstania wypadku i jego okoliczności, każdy aeroklub po przeczytaniu „Skrzydlatej” omówi go we własnym gronie, czy to przed odprawą, czy na samym już starcie. Takie omówienie wypadku da o wiele więcej, niż byśmy czekali na serię wypadków i dopiero ogólnie i odgórnie omawiali je. Omówienie każdego wypadku lotniczego z podaniem przyczyn i wniosków na łamach „Skrzydlatej” — zdwoi czujność instruktorów, kierowników i aktyw społeczny aeroklubu. Wzmocni dyscyplinę nie tylko dlatego, aby nie naruszać przepisów lotniczych, ale także w interesie bezpieczeństwa własnego i innych.

Aktyw społeczny aeroklubu składający się z ludzi najbardziej ofiarnych i znajdujących się zawsze pośród swych kolegów na starcie — prędzej może dostrzec i na pewno dostrzeże rozluźnienie w dyscyplinie lotniczej lub wprost przekraczanie przepisów lotniczych, a zatem sku-

teczniej może działać w likwidowaniu zła niż instruktor czy kierownik. Proszę wybaczyć mój optymizm, ale sądziłem, że wypadek, który mi się przydarzył (mowa tu o wypadku w dniu 26.4.56 r. we Wrocławiu) był dopiero pierwszy w tym roku w ogóle. Wątpię też czy kierownictwo Aeroklubu Wrocławskiego wiedziało o tych 19 wypadkach, które miały miejsce do 25.4.56 r. Zresztą sama wiadomość o wypadku nie zlikwiduje zła, ani go nie pomniejszy.

Musimy szukać przyczyn, a jeśli one są — bo być muszą, skoro powstał wypadek — trzeba wyciągnąć z niego wnioski na przyszłość. Faktem jest, że po każdym wypadku poziom dyscypliny lotniczej na przeciąg pewnego czasu podnosi się. Może dlatego, że treningowcy i instruktorzy zaostrzają swą osobistą dyscyplinę. Lecz trwa ona dopóty, dopóki echo wypadku nie przebrzmieje.

Z obserwacji zauważyłem wśród treningowców i kadry dwójakiego rodzaju dyscyplinę lotniczą, a mianowicie: dyscyplinę zewnętrzną i dyscyplinę osobistą (własną). Jako przykład dyscypliny zewnętrznej może posłużyć zachowanie się instruktora Jęczyka. Jednak ten sam Jęczyk jest przykładem całkowitego braku dyscypliny osobistej. A więc dyscyplina lotnicza na pokaz, czy dla bezpieczeństwa?

Moim zdaniem należałoby położyć główny nacisk wychowawczy na dyscyplinę osobistą każdego treningowca i każdego instruktora. Dyscyplina osobista polega na tym, że chociaż pilot leci sam, bez przełożonych czy kolegów — zachowuje się w czasie lotu, jak wymagają tego przepisy lotnicze. Wówczas o wypadku z braku dyscypliny nie może być mowy. Osobistą dyscyplinę pilota można zaobserwować nie tylko na terenie aeroklubu, ale także często w miejscu pracy, uczelni, a nawet na ulicy. Należałoby, na zakończenie, zachęcić aktyw społeczny aeroklubu, aby śmiało i otwarcie wskazywał tych instruktorów i treningowców, którzy posiadają jedną dyscyplinę na pokaz, a inną dyscyplinę osobistą. Dla własnego i ogólnego dobra.

BOLESŁAW SZUMER

**P**RZESZŁO dwa lata temu ukazał się w „Skrzydlatej” nr 34 z r. 1953 mój artykuł, w którym omówiłem projekt konkursu i punktacji akrobacji szybowcowej.

Żeby nie powtarzać całosci, streszczę się w ramach punktów podanych przez prof. Humena w nr 12 (246) „Skrzydlatej”.

Konkurs winien być organizowany raz w roku, a mianowicie w jesieni, kiedy piloci są w najlepszej formie i warunki atmosferyczne pozwalają na przeprowadzenie konkurencji. Stanowiłoby to pewnego rodzaju zakończenie sezonu. W zawodach winni brać udział piloci I i II klasy osobno punktowani, dopuszczeni drogą eliminacji w klubach.

W skład programu konkursu wchodziłyby wiązanki obowiązkowe (wyznaczone przez kierownictwo konkursu) oraz dowolne (zgłoszone przez poszczególnych zawodników i zatwierdzone przez kierownictwo). Do dyspozycji zawodników należałoby oddać dwa typy szybowców dopuszczonych do pełnej akrobacji, tak, że zawodnik musiałby kręcić jedną wiązankę obowiązkową i jedną dowolną na każdym z

typów, co razem daje cztery wiązanki.

Proponuję użycie dwóch typów szybowców dlatego, by zawodnicy musieli się wykazać swoimi rzeczywistymi umiejętnościami. W jeden typ szybowca można się przecież wiać, nie znaczy to jednak, że pilot całkowicie opanował akrobację.

Przed konkursem zawodnicy winni wiać się w teren, aby móc poznać charakterystyczne punkty na ziemi, potrzebne do właściwego rozplanowania wiązanki.

W skład komisji sędziowskiej winni wchodzić: — jeden sędzia główny, trzech punktowych oraz jeden do mierzenia dokładności lądowania na punkt. Dwie skrajne oceny byłyby odrzucane. Żeby móc możliwie najbardziej obiektywnie oceniać wiązanki, ułożymy zasadnicze figury w kolejności wg ich stopnia trudności zależnego tak od pilotażu jak i od przecięcia.

Według mojego podziału, w związku z którym ułożyłem niżej opisany system punktacji, istnieje 6 grup, przy czym każda otrzymuje swój współczynnik trudności.

Pilot rozpoczyna wiązankę na wysokości 800 m i kończy na 200 m. W tych sześciuset

metrach powinno się zmieścić 8—12 figur. Aby piloci musieli dobierać figury ze wszystkich grup, a tym samym nie mieli możliwości układania zbyt łatwych wiązank, które mogłyby im zapewnić niezbyt sprawiedliwą przewagę punktową, ustaliłem współczynnik wiązanki, który jest średnią arytmetyczną kolejnych numerów grup i wynosi 2,9—3,6. Współczynnik ten jest miarodajny dla wiązank obowiązkowych i dowolnych. Dla akrobacji podstawowej nie ma współczynnika, ponieważ w jej skład wchodzi figury z I i II grupy.

Poszczególne figury są punktowane od 10—0 punktów. Punkty ujemne pilot otrzymuje za błędy takie jak brak płynności, brutalne sterowanie, nieutrzymanie kierunku lub opuszczenie figury. Zastąpienie figury (podanej) inną, daje 0 punktów. Poszczególne wyniki mnożymy przez współczynniki trudności danych figur, czyli ogólną ocenę na całą wiązankę stanowi średnia arytmetyczna wyników punktów razy współczynniki trudności. Do tego dochodzi 0—5% premii za całosc. Tabela figur przedstawia się następująco:

Grupa	Figura	Współcz. Grupa	Figura	Współcz.	
I	korkociąg spirala korkociąg przekł.	9	IV	beczka sterown. zawrót spirala odwr. ósemka na plec.	10,5
II	petla przewrót ślizg na ogon ślizg na ogon przez plecy	9,5	V	korkociąg plec. wywrót plec. zawrót plec. zawrót plec.	11
III	petla odwrót. opadanie lściem wywrót szybki wywrót sterow. beczka szybka	10	VI	przewrót plec. korkoc. przekł. plec opadanie lściem plec.	12

Na przykład zawodnik otrzymał zadanie wykonania wiązanki składającej się z 10

figur. Sędziowie otrzymują druki z wypisanymi figurami oraz ich współczynniki trud-

ności. Wpisują noty za poszczególne figury i obliczają następnie wynik ogólny.

Wygląda to tak:  
Współczynnik wiązanki = 2,9 bo  $\frac{I+II+III+IV+III+II+II+IV+V+III}{10} = 2,9$

Grupa	Figury	Współcz. trudn.	Punkty	Współcz. x punkty
III	półbeczka	9,0	9	63,0
III	korkociąg przekł.	9,5	9	85,5
II	petla	10,0	9	90,0
III	beczka sterown.	10,5	8	84,0
IV	beczka sterown.	10,0	8	80,0
III	wywrót szybki	9,5	8	76,0
II	przewrót	9,5	6	57,0
II	ślizg na ogon	11,0	7	77,0
IV	zawrót plecowy	10,5	5	52,5
IV	ósemka plecowa	10	9	90,0
Razem:				755,0

$755,0 : 10 = 75,5 + 5\% \text{ premii} = 79,275$

Wzór na obliczenie punktów za dokładność lądowania:

$0,1 - L$  (odległość w m od wyzn. miejsca)

L odejmujemy od sumy punktów uzyskanych za wiązankę.

Jeśli pilot wylądował 3 m od punktu to ostateczna ocena będzie wyglądała następująco  $79,275 - 0,3 = 78,975$  punktów.

ANDRZEJ BRZUSKA





## Archiwum lotnicze, koordynacja wydawnictw i prace bibliograficzne – głównym tematem obrad sekcji redakcyjno-wydawniczej

**Z**ALOŻENIA regulaminowe sekcji redakcyjno-wydawniczej Lotniczej Komisji Historycznej Aeroklubu PRL okazały się zbyt skromne wobec bardzo szerokich zadań wynikłych na pierwszym zebraniu tej sekcji, które odbyło się w dniu 8 czerwca br. przy obecności 25 osób.

Członkowie sekcji wysunęli konieczność utworzenia w ramach LKH komitetu redakcyjnego, który będzie miał m. in. za zadanie koordynowanie działalności lotniczo-wydawniczej zainteresowanych w tej tematyce instytucji wydawniczych. Komitet redakcyjny wybrano w następującym składzie: red. Jerzy R. Konieczny, kpt. Eugeniusz Banaszyk, mgr inż. Witold Rychter, Bohdan Arct i Romuald Flach.

Postanowiono, aby komitet redakcyjny nawiązał możliwie szybko kontakt ze wszystkimi zainteresowanymi wydawnictwami, celem udzielenia im pomocy i rad w zakresie wszelkich wydawnictw lotniczych. Niezbędne również będzie utrzymywanie stałej współpracy z Centralnym Urzędem Wydawnictw Przemysłu Graficznego i Księgarstwa.

W celu zwiększenia popularności naszych pięknych tradycji lotniczych wynikała potrzeba utrzymywania stałej łączności z prasą codzienną i periodyczną. Do prowadzenia tej pracy na terenie poszczególnych pism, wydawnictw itp. powołano następujące osoby: Tadeusz Grabowski – „Express Wieczorny” i „Iskry”, Maria Wardasówna – „Piłomyk”, „Sztandar Młodych”, „Czytelnik” i Wydawnictwa Spółdzielnia Ludowa, Adam Kurowski – „Nasza Księgarnia”, mgr inż. Witold Rychter – wydawnictwa NOT, Michał Goszczyński – Wydawnictwa Komunikacyjne oraz Janusz Kędzierski – „Polskie Radio”.

Utworzenie podsekcji archiwalnej stało się dalszym tematem ożywionych obrad sekcji redakcyjno-wydawniczej. Zebrani stwierdzili, że podsekcja ta winna stanowić jedną z podstawowych komórek LKH, gdyż historyczne materiały archiwalne, które należy gromadzić w sposób jak najbardziej intensywny, będą stanowiły podstawę dla wszelkich prac historycznych lotnictwa. W archiwum powinny się znaleźć wszelkie historyczne materiały lotnicze jak: fotografie, dokumenty, plakaty, ulotki, fotogazetki, druki, kopie filmów lotniczych, kroniki itp.

Podsekcję archiwalną wyłoniono w następującym składzie: Zbigniew

Barzyński, Zdzisław Gryglicki, Bernard Koszewski, Janusz Kędzierski i A. Rzepniewski.

Z dyskusji wynikała pilna potrzeba pisania i wydawania pamiątek lotniczych oraz opracowania popularnego podręcznika historii lotnictwa. Wysłano także potrzebę nawiązania współpracy z „Wiedzą Powszechną” i Polską Akademią Nauk. Postanowiono, aby przeprowadzić rejestrację wszystkich cenniejszych pamiątek lotniczych, jakie znajdują się na terenie całego kraju w aeroklubach, u osób prywatnych itp.

Wciąż rosnące zadania LKH i jej coraz szersza działalność będą również wymagały wydawania biuletynu informacyjnego LKH.

Zakres działania sekcji redakcyjno-wydawniczej rozszerza się na wszystkie pozostałe sekcje LKH, stąd wyłania się konieczność utrzymywania z nimi ścisłej współpracy.

Na zebraniu rozpatrzono też projekt medalu Czesława Tańskiego, wykonany przez artystę-plastyka Janusza Woźnickiego, wnosząc do niego kilka poprawek.

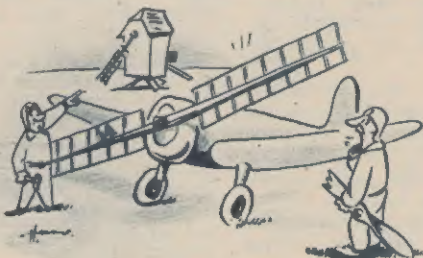
W związku z podjęciem przez dyrekcję wystawy p. n. „Postęp techniczny w służbie człowieka” uaktualnienia jej wielu scenariuszów, powierzono kol. R. Flachowi opracowanie nowego scenariusza działu lotniczego tej wystawy i przygotowanie modeli oraz innych eksponatów, nawiązując szczególnie do 60 rocznicy pierwszych wlotów Czesława Tańskiego, która przypada w roku bieżącym.

Wszyscy obecni otrzymali powielony projekt regulaminu pracy Lotniczej Komisji Historycznej APRL i projekt apelu do społeczeństwa w sprawie nadsyłania materiałów historycznych, do wypowiedzenia się w terminie dwutygodniowym.

R. F.



Projekt medalu Czesława Tańskiego.



Rys. H. Derwich

## Wskrzesimy historię lotnictwa polskiego

**N**IELATWO jest trafić do Instytutu Aerodynamiki Politechniki Warszawskiej, w budynku którego mieści się redakcja miesięcznika „Technika Lotnicza”. Wiodą do niego pięknie utrzymane ścieżki dużego ogrodu. Tu w godzinach popołudniowych napewno można zastać mgr inż. Stanisława Madeyskiego, który jest współredaktorem „Techniki”. Dochodziła siódma, kiedy wchodziłam po drewnianych, skrzyplących schodach na trzecie piętro. Było prawie pusto i bardzo cicho. Nagle przez szeroko otwarte drzwi na pierwszym piętrze zobaczyłam coś od czego przez kilka minut nie mogłam oderwać wzroku. Rozpięty wysoko pod sufitem wisiał autentyczny szybowiec Lillienthala. A więc tak wygląda przodek tych wszystkich nowoczesnych smukłych „Jaskółek”, „Bocianów” i „Much”, które podziwiamy dziś na lotniskach. Stałam oko w oko z historią...

Przyznam się, że pomogło mi to bardzo w przeprowadzeniu wywiadu z inż. Madeyskim, któremu powierzono w nowo powstałej Lotniczej Komisji Historycznej funkcję przewodniczącego sekcji przemysłu i techniki. Weszłam, jak to się mówi, w odpowiedni nastrój. To też od razu przystąpiłam do zadawania pytań.

— Panie inżynierze, drukowaliśmy już w „Skrzydlatej” kilka artykułów o działalności Komisji i teraz chcielibyśmy zaznaczyć naszych czytelników z planami i zamierzeniami sekcji techniki i przemysłu. Jak Pan ma zamiar zorganizować sobie pracę w tej sekcji?

— Praca jaką mamy przed sobą jest ogromna, niezwykle żmudna i ciągła. Będzie przez długie lata. W pierwszej kolejności trzeba zwerbować ludzi posiadających odpowiednie materiały, zaznajomić ich z celami Komisji, zachęcić do współpracy. I już tu mamy pewne trudności. Przede wszystkim nagminna bolączka — brak czasu. Z uwagi na to, jak i w przewidywanym obrotach, niegdyś roztępił się człowiek, który w tym czasie nie ma czasu na pracę. W tym czasie nie ma czasu na pracę. W tym czasie nie ma czasu na pracę.

Drugim czynnikiem przeszkadzającym w tych naszych wstępnych poczynaniach jest bardzo przykra i bolesna sprawa. Ludzie nie mają zaufania, nie wierzą, po prostu boją się ujawniać jakiegokolwiek działania w czasach międzywojennych i w czasie wojny (chodzi o tych, którzy byli na Zachodzie). Tę nieufność musimy za wszelką cenę przełamać.

Jaką konkretną rolę przeznacza Pan sekcji?

Naszym zadaniem będzie przede wszystkim gromadzenie materiałów, artykułów, zdjęć, katalogów, robienie fotokopii oraz porządkowanie i sporządzanie kartotek zebranych dokumentów. Dużą rolę i bardzo poważne zadanie mamy tu dla kol. Gryglickiego, któremu chcemy powierzyć weryfikację oddawanych materiałów. Sekcja ma więc spełnić rolę weryfikatora wydawanych obecnie broszur, albumów, pocztówek, książek, nakręconych filmów, organizowanych wystaw i opisów eksponatów.

Patrząc dalej — chodzi nam o odtworzenie i pokazanie społeczeństwu poszczególnych fragmentów historii lotnictwa polskiego. Praca nasza w tej dziedzinie polegać będzie na sporządzaniu monografii lotniczych zakładów wytwórczych, sprzętu latającego, silników, a w dalszej kolejności także osprzętu, instytucji i zakładów naukowych zajmujących się techniką, no i oczywiście ludzi począwszy od tzw. okresu bohaterstwa, poprzez czasy późniejsze, aż do chwili obecnej. W pracach nad tymi sylwetkami nie poprzestaniemy na monografiach sławnych konstruktorów, inżynierów, profesorów czy pilotów. Nie, chcemy również pokazać mechaników i rzemieślników, całym życiem oddanych sprawie lotnictwa. Pragniemy odgrzebać z pyłu niepamięci tych zwykłych, szarych, mało efektownych ludzi, których ofiarna praca przyczyniła się w dużej mierze do sławy i laurów tamtych, których twarze i sukcesy można było podziwiać na łamach gazet, pism, albumów i książek.

Ponieważ najłatwiej i najszybciej można będzie zrekonstruować historię polskiego sprzętu latającego, projektujemy wydanie obszernego ozdobnego albumu.



Mgr inż. St. Madeyski.

oczywiście już pod firmą Lotniczej Komisji Historycznej, opracowanego na podstawie materiałów posiadanych przez kol. kol. Gryglickiego, Świdzińskiego i Sandaury. Album ten będzie jakby rozszerzeniem i uzupełnieniem materiałów publikowanych w „Skrzydlatej”.

Jeżeli chodzi o monografię instytucji naukowych, to prace nad zebraniem odpowiednich dokumentów będą trwały prawdopodobnie około 1½–3 lat. Opierać się tu trzeba będzie w głównej mierze na wspomnieniach ludzi, do dokumenty np. zakładów wojskowych były tajne, zaginęły w zawierusze wojennej lub zostały wywiezione.

Równie utrudniona jest sprawa opracowania albumu poświęconego ludzom lotnictwa. I tu również trzeba przede wszystkim bazować na wspomnieniach współpracowników, kolegów, krewnych i znajomych. W albumach i książkach przedwojennych uwiecznieni są tylko najświetniejsi, te barwne kwiaty jak o nich poetycznie pisał Fiedler, a nie uwidoczniono szarych, ukrytych, ale jakże życiowych korzeni tj. całej służby pomocniczej, mechaników i rzemieślników.

— I jeszcze jedno pytanie, inżynierze. Wydaje mi się, że z pracami całej Komisji, a szczególnie sekcji techniki i przemysłu — ściśle wiąże się zagadnienie stworzenia Muzeum Lotnictwa. Obito mi się też o uszy, że sprawa ta wygląda dość niewesoło. Może zechciałby Pan powiedzieć kilka słów na ten temat.

— Sprawa Muzeum Lotnictwa jest nie tylko niewesoła ale przedstawia się wręcz tragicznie. Moim zdaniem posiadane przez nas eksponaty należałoby zwrócić czym prędzej ich właścicielom tj. państwu, z których pochodzą, aby uchronić je od całkowitej zagłady. Tylko... są one w tej chwili już tak zniszczone, na skutek niewłaściwego przechowywania i braku konserwacji, że wstyd byłoby oddawać je w takim stanie. W naszych w razie skromnych warunkach najlepiej byłoby wykonać małe, ale wizerne modele egzemplarzy starych i zaginionych, zabierające mniej miejsca i łatwiejsze do utrzymania w porządku, a jeżeli chodzi o nasze rodzinne nowsze konstrukcje, to proponuję, by każdy z aeroklubów — powiedzmy w czynnie społecznej — odtworzył z posiadanych bezużytecznych wraków jedną dokładną kopię samolotu czy szybowca. Jako konieczne uważam również zorganizowanie przy muzeum małego warsztatu, w którym stałyby mechanicy miałyby pieczę nad zgromadzonymi eksponatami i w razie potrzeby dokonywał bieżących napraw.

Czas na rozmowę upływa szybko. Nie zauważyłam nawet, że zrobiło się bardzo późno. Schodząc po tych samych trzeszczących schodach zajął mnie jeszcze raz do sali, aby rzucić pożegnane spojrzenie majaczącym w ciemnościach ogromny skrzydłom, tak bardzo przypominającym skrzydła gigantycznego nietoperza.

HANNA HOFFMANN

„SKRZYDLATA POLSKA” — ORGAN AEROKLUBU PRL  
WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny Jerzy R. Konieczny.

Kolegium redakcyjne: Paweł Elsztein, Tadeusz Malinowski, inż. Janusz Wojciechowski, Jerzy Zarebski (sekretarz redakcji).  
Opracowanie graficzne Stanisław Korp.

Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Bracka 20a.

Cena pojedynczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie Urzędy Pocztowe oraz listonosze. Prenumerata „Skrzydlatej” na zagranicę wynosi: kwartalnie — 10,92 zł, półrocznie 21,84 zł, rocznie — 43,68 zł. Wpłaty należy dokonywać na konto PKO 1-6-100024 — Warszawa, Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch”, Al. Jerozolimskie 119. Rękopisy i ilustracje nie zamówionych Redakcja nie zwraca.

Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.  
Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego, Zam. 3608/C B-7-26418



## PWS-20 T

**P**IERWSZY prototyp samolotu pasażerskiego polskiej konstrukcji odbył swój lot próbny w dniu 12 marca 1929 roku. Nim ówczesne Ministerstwo Komunikacji zdecydowało się na zamówienie nagrodzonego na konkursie projektu płatowca, Podlaska Wytwórnia Samolotów przystąpiła do jego wykonania. Budowę rozpoczęto w roku 1928, przeprowadzając szereg prób laboratoryjnych i warsztatowych. Konstruktor samolotu był inż. Zbysław Ciołkosz. Płat dwudzielny o profilu Boček nr 4 został wykonany jako konstrukcja drewniana z pokryciem do przedniego dźwigara sklejką, dalej — płótnem.

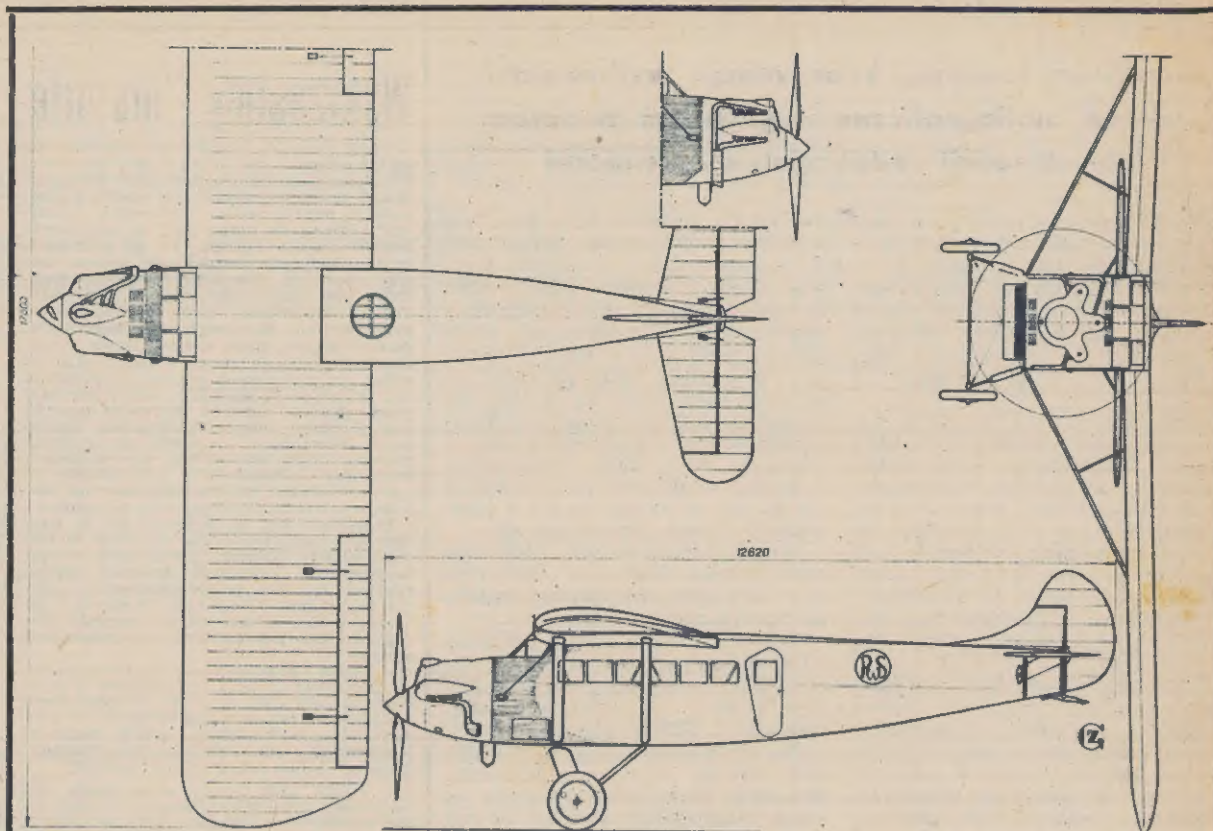
Lotki również o konstrukcji drewnianej, pokryte do dźwigara pomocniczego sklejką, dalej płótnem.

Kadłub konstrukcji metalowej. Część środkowa, mieszcząca kabinę załogi i miejsca pasażerskie, wykonana jako konstrukcja z rur duralowych. Część tylna — z rur stalowych spawanych, usztywnionych cięgnami stalowymi.

Kabina załogi oddzielona była od silnika przegrodą przeciwogniową, w której mieścił się obszerny właz otwierany dla umożliwienia mechanikowi dostępu w locie do niektórych części silnika. Kabina załogi była wyposażona w dwuster. W kabinie pasażerskiej normalnie przewidziane było 6 foteli ustawionych po bokach w kierunku lotu. Wymiary wewnętrzne kabiny pasażerskiej 3 150 × 1 800 × 1 540 mm. Konstrukcja kabiny przewidywała możliwość umieszczenia dwóch dodatkowych siedzeń składanych pod ścianką działową lub też dwóch łóżek i czterech foteli. Za kabiną pasażerską znajdował się w.c. i umywalka.

Kabiny — załogi i pasażerska — pokryte były od wewnątrz sklejką i oklejone imitacją skóry. Zewnętrzne pokrycie kadłuba, za wyjątkiem blaszanych osłon silnika, stanowiło płótno. W suficie kabiny pasażerskiej znajdował się specjalny oszalony właz awaryjny. Stery — konstrukcji drewnianej, pokryte płótnem. Statecznik poziomy był usztywniony od dołu dwoma zastrzałami z każdej strony.

Napęd samolotu stanowił 12-cylindrowy silnik Lorraine-Dietrich, chłodzony wodą, o układzie W i mocy 450 KM. Zbiorniki paliwa znajdowały się w przykadłubowych częściach płata. Można je było w przypadku konieczności szybko opróżnić. W tyle kadłuba był umieszczony dodatkowy zbiornik na 80 kg paliwa. Bagażniki znajdowały się pod siedzeniami pilotów (170 kg) i za umywalką (50 kg). Oprócz tego w kabinie pasażerskiej były półki na bagaż podręczny. Amortyzacja podwozia — za pomocą sznurów gumowych. Płoza z blachy duralowej, amortyzowana sznurem gumowym.



Prototyp pierwszego polskiego samolotu komunikacyjnego PWS-20 T, konstr. inż. Z. Ciołkosza z 1929 r. Rysunek opracowany na podstawie sprawozdania IBTL oraz fotografii przez Z. Gryglickiego.

Dane techniczne samolotu: rozpiętość — 17,80 m, głębokość płata — 3,2, powierzchnia nośna — 52,9 m<sup>2</sup>, powierzchnia usterzenia poziomego — 7 m<sup>2</sup>, powierzchnia usterzenia pionowego — 2,2 m<sup>2</sup>, długość całkowita — 12,68 m, szerokość zewnętrzna kadłuba — 1,6 m, rozstaw kół podwozia — 2,5 m, średnica kół — 1 m, średnica śmigła (dural) — 3,2 m, wysokość samolotu — 3,71 m, ciężar własny z urządzeniem wewnętrznym — 1 800 kg, ciężar paliwa — 510 kg, ciężar użyteczny — 890 kg, ciężar w locie — 3 200 kg, prędkość maksymalna — 190,0 km/h, prędkość ekonomiczna — 160 km/h, prędkość lądowania — 93 km/h, pu-

łap — 4 000 m, promień działania — 800 km.

Samolot mógł być przerobiony na płatowiec raidowy o promieniu działania — ok. 6 450 km. Opis oraz dane techniczne — opracowane na podstawie sprawozdania IBTL nr 3a, „Lotu Polskiego” nr 7/1928, „Lotnika” nr 1/1928, 4/1929, 6/1929, „Młodego Lotnika” nr 4/1929, 6-7/1929 i albumu „Dziesięciolecie Lotnictwa Polskiego”. Prototyp samolotu PWS-20 był wystawiony na Powszechną Wystawę Krajową w Poznaniu w 1929 roku. Razem z PWS-20 były wystawione w pawilonie przemysłu następujące samoloty: R-VIII, R-IX, R-X, BM-4a, BM-5a, PWS-4, PWS-5 i DKD-IV

oraz silniki inż. Wallisa i inż. Brzeskiego.

Pierwszy egzemplarz PWS-20 był w owym okresie malowany następująco: śmigło i blachy osłony silnika oraz chłodnica w naturalnym kolorze aluminium, kadłub, płaty, usterzenie i zastrzały w kolorze srebrnym (aluminium). Część boczna kadłuba (zaznaczona na rysunku), golenie podwozia i osłony kół oraz znak fabryczny — w kolorze ciemnoniebieskim. Krawędź natarcia płata i część kadłuba — w tymże kolorze.

Druga wersja PWS-20 T, wprowadzona do PLL „Lot”, będzie omówiona w ramach naszego cyklu.

ZDZISŁAW GRYGLICKI

## SAMOLOTY PLL „LOT”

• 6 •

Mgr inż. JERZY ŚWIDZIŃSKI

### CZĘŚĆ II

### OKRES POWOJENNY

**W**OJNA i okupacja całkowicie zniszczyła międzywojenny dorobek polskiej komunikacji lotniczej. Po wyzwoleniu kraju trzeba było zaczynać dosłownie z niczego. Już jednak 6.III.1945 r. zapada decyzja rządu uruchomienia cywilnej komunikacji lotniczej. Powstają na nowo PLL „Lot”. Wojsko przekazało nowopowstałemu przedsiębiorstwu 10 samolotów typu Li-2 wraz z załogami. Na samolotach tych rozpoczęto natychmiast doraźną komunikację wewnątrz kraju. W tym czasie rośli kadry „Lotu”, zgłaszali się starzy i nowi pracownicy, wojsko przydzieliło (w grudniu 1945 r.) dalszych 10 Li-2, tym razem do samodzielnej eksploatacji.

Po przezwyciężeniu początkowych trudności organizacyjnych (brak paliwa), od roku 1946 rozpoczęła się regularna komunikacja lotnicza wewnątrz kraju i z zagranicą. W następnym okresie nastąpiło powiększenie stanu taboru. W Związku Radzieckim zakupiono 20 nowych Li-2, a na Zachodzie — kilka samolotów typu Douglas „DC-3” (C-47). W 1947 roku nastąpiły dalsze zakupy sprzętu. We Francji zakupiono kilka czterosilnikowych samolotów typu „Languedoc” do komunikacji zagranicznej oraz samoloty „Siebel 7”. Jednocześnie zakupiono w USA (z demobilu) kilka niewielkich samolotów „Cessna” do tzw. „małej komunikacji”.

Nabytki te nie okazały się jednak szczęśliwe. Samoloty „Languedoc” po niecałym roku służby zostały wycofane z linii, wskutek licznych defektów silników. Wady te można było usunąć, wymieniając silniki na inne np. na niezawodne silniki Pratt-Whitney używane na C-47 i łatwe w tym czasie do nabycia. W tym świetle akt wycofania z linii i zniszczenia prawie nowych samolotów wydaje się co najmniej karygodnym marnotrawstwem, a „Cessny” okazały się w naszych warunkach nieekonomiczne. Samoloty „Siebel” zostały użyte do prac fotogrametrycznych i geodezyjnych.

W tej sytuacji wyłoniła się raz jeszcze potrzeba uzupełnienia i unowocześnienia taboru. W tym celu w 1949 r. zakupiono w Związku Radzieckim nowoczesne samoloty komunikacyjne typu Il-12, stanowiące do dziś podstawowy sprzęt „Lotu” na liniach zagranicznych.

W roku 1954 zakupiono dodatkowo 3 samoloty typu Il-14, stanowiące unowocześnioną wersję samolotu Il-12. Typ ten jak wiadomo staje się obecnie powszechnym na liniach krajów naszego obozu. Lata na nich „Aeroflot”, „CSA” i „Lufthansa” NRD. Również te samoloty przeznaczone są u nas na obsługę linii zagranicznych.

Na liniach krajowych w dalszym ciągu znajdują zastosowanie samoloty Li-2. Samoloty te, w unowocześnionych wersjach, stanowią sprzęt w wysokim stopniu ekonomiczny i niezawodny. W r. 1952 zakupiono w CSR pewną ilość małych, czteromiejscowych samolotów typu „Aero-45” przeznaczonych jako taksówki powietrzne

do lotów dyspozycyjnych. Ten rodzaj komunikacji jest jednak u nas jak dotąd niepopularny. Oprócz wymienionych typów PLL „Lot” użykuje w dużych ilościach samoloty „CSS-13”. Samoloty te używane są do prac rolniczych zwłaszcza do zwalczania szkodników.

W Polsce Ludowej lotnictwo komunikacyjne nadąża za szybkim rozwojem całego kraju. Tak np. w r. 1954 przewieziono 3,5-krotnie więcej pasażerów i towaru niż w r. 1938. W chwili obecnej PLL „Lot” znajdują się na drodze do dalszego rozwoju. Rozbudowuje się sieć połączeń lotniczych w kraju i za granicą. Niedawno zapowiedziano podjęcie w dość bliskim okresie komunikacji śmigłowcowej. Podobno trwają także pertraktacje o zakup nowoczesnego sprzętu samolotowego. Mówi się przy tym o samolotach typu Fokker F-27 „Friendship” z silnikami turbosmigłowymi. Czas także, aby krajowy przemysł lotniczy stał się dostawcą nowego taboru dla „Lotu”.

Prasa doniosła niedawno o projekcie polskiego samolotu komunikacyjnego „MD-12”. Może już za kilka lat będziemy latać na Polskich Liniach Lotniczych „Lot” nowymi samolotami skonstruowanymi i wyprodukowanymi w Polsce.

W następnych numerach podamy kolejno opisy i ilustracje samolotów eksploatowanych przez PLL „Lot” w okresie minionego 10-lecia, z wyjątkiem Aero-45 znanego już Czytelnikom z zamieszczonych w „Skrzydlatce” obszernych opisów.